

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
11 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1983

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
2

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1314

Γιά τήν κύρωση τῆς διεθνοῦς σύμβασης «γιά πρότυπα ἐκπαίδευσης, ἔκδοσης πιστοποιητικῶν καί τήρησης φυλακῶν τῶν ναυτικῶν, 1978».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Κυροῦμεν καί ἐκδίδομεν τόν κατωτέρω ὑπό τῆς Βουλῆς ψηφισθέντα νόμον:

Ἄρθρο 1.

Κυρώνεται καί ἔχει ἰσχύ νόμου ὅπως προβλέπεται ἀπό τό ἄρθρο 28 παρ. 1 τοῦ Συντάγματος ἡ διεθνής σύμβαση, πού ὑπογράφτηκε στό Λονδίνο τήν 7η Ἰουλίου 1978 «γιά πρότυπα ἐκπαίδευσης, ἔκδοσης πιστοποιητικῶν καί τήρησης φυλακῶν τῶν ναυτικῶν, 1978» μέ τό παράρτημα πού ἐπισυνάπτεται σ' αὐτή, τῶν ὁποίων τά κείμενα σέ πρωτότυπο στήν ἀγγλική καί σέ μετάφραση στήν ἑλληνική γλώσσα ἔχουν ὡς ἑξῆς:

ATTACHMENT I

INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978

THE PARTIES TO THIS CONVENTION.

DESIRING to promote safety of life and property at sea and the protection of the marine environment by establishing in common agreement international standards of training, certification and watchkeeping for seafarers,

CONSIDERING that this end may best be achieved by the conclusion of an International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

General Obligations under the Convention

1. The Parties undertake to give effect to the provisions of the Convention and the Annex thereto, Which shall constitute an integral part of the Convention. Every reference to the Convention constitutes at the same time a reference to the Annex.

2. The Parties undertake to promulgate all laws, decrees, orders and regulations and to take all other steps which may be necessary to give the Convention full and complete effect, so as to ensure that, from the point of view of safety of life and property at sea and the protection of the marine environment, seafarers on board ships are qualified and fit for their duties.

ARTICLE II

Definitions

For the purpose of the Convention, unless expressly provided otherwise:

a) "Party" means a State for which the Convention has entered into force;

b) "Administrarion" means the Government of the Party whose flag the ship is entitled to fly;

c) "Certificate" means a valid document by whatever name it may be known, issued by or under the auhority of the Administration or recognized by the Administration authorizing the holder to serve as stated in this document or as authorized by national regulations;

d) "Certificated" means properly holding a certificate;

e) "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO);

f) "Secretary General" means the Secretary-General of the Organization;

g) "Sea-going ship" means a ship other than those which navigate exclusively in inland waters or in waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;

h) "Fishing vessel" means a vessel used for catching fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea;

i) "Radio Regulations" means the Radio Regulations annexed to, or regarded as being annexed to, the most recent International Telecommunication Convention which may be in force at any time.

ARTICLE III

Application

The Convention shall apply to seafarers serving on board seagoing ships entitled to fly the flag of a Party except to those serving on board:

a) warships, naval auxiliaries or other ships owned or operared by a State and engaged only on governmental non- commercial service; however, each Party shall ensure by the adoption of appropriate measures not impairing the operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that the persons serving on board such ships meet the requirements of the Convention so far as is reasonable and practicable;

b) fishing vessels;

c) pleasure yachts not engaged in trade; or

d) wooden ships of primitive build.

ARTICLE IV

Communication of Information

1. The Parties shall communicate as soon as practicable to the Secretary General:

a) The text of laws, decrees, orders, regulations and insruments promulgated on the various matters within the scope of the Convention;

b) full details, where appropriate, of contents and duration of study courses, together with their national examination and other requirements for each certificate issued in compliance with the Convention;

c) a sufficient number of spesimen certificates issued in compliance with the Convention.

2. The Secretary-General shall notify all Parties of the receipt of any communication under paragraph (1) (a) and, inter alia, for the purposes of Articles IX and X, shall, on request, provide them with any information communicated to him under paragraphs (1) (b) and(c).

ARTICLE V

Other Treaties and Interpretation

1. All prior treaties, conventions and arrangements relating to standars of training, certification and watchkeeping for seafarers in force between thre Parties, shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards:

a) seafarers to whom this Convention does not apply;

b) seafarers to whom this Convetion applies, in respect of matters for which it has not expressly provided.

2. To the extent, however, that such treaties, conventions or arrangements conflict with the provisions of the Convention, the Parties shall review their commitments under such treaties, conventions and arrangements with a view to ensuring that there is no conflict between these commitments and there obligations under the Convention.

3. All matters which are not expressly provided for in the Convention remain subject to the Legislation of Parties.

4) Nothing in the Convention shall prejudice the codification and development of the law of the sea by the United Nations Conference on the Law of the Sea convened pursuant to resolution 2750 C(XXV) of the General Assembly of the United Nations, nor the present or future claims and legal views of any State concerning the law of the sea and the nature and extent of coastal and flag State jurisdiction.

ARTICLE VI

Certificates

1. Certificates for masters, officers or ratings shall be issued to those candidates who, to the satisfaction of the Administration, meet the requirements for service, age, medical fitness, training, qualification and examinations in accordance with the appropriate provisions of the Annex to the Convention.

2. Certificates for masters and officers, issued in compliance with this Article, shall be endorsed by the issuing Administration in the form as prescribed in Regulation I/2 of the Annex. If the language used is not English, the endorsement shall include a translation into that language.

ARTICLE VII

Transitional Provisions

1. A certificate of competency or of service in a capacity for which the Convention requires a certificate and which before entry into force of the Convention for a Party is issued in accordance with the laws of that Party or the Radio Regulations, shall be recognized as valid for service after entry into force of the Convention for that Party.

2. After the entry into force of the Convention for a Party, its Administration may continue to issue certificates of competency in accordance with its previous practices for a period not exceeding five years. Such certificates shall be recognized as valid for the purpose of the Convention. During this transitional period such certificates shall be issued only to seafarers who had commenced their sea service before entry into force of the Convention for that Party within the specific ship department to which those certificates relate. The Administration shall ensure that all other candidates for certification shall be examined and certificated in accordance with the Convention.

3. A Party may, within two years after entry into force of the Convention for that Party, issue a certificate of service to seafarers who hold neither an appropriate certificate under the Convvention nor a certificate of competency issued under its laws before entry into force of the Convention for that Party but who have:

a) served the capacity for which they seek a certificate of service for not less than three years at sea within the last seven years preceeding entry force of the Convention for that Party;

b) produced evidence that they have performed that service satisfactorily;

c) satisfied the Administration as to medical fitness, including eyesight and hearing, taking into account their age at the time of application.

For the purpose of the Convention, a certificate of servise issued under this paragraph shall be regarded as the equivalent of a certificate issued under the Convention.

ARTICLE VIII

Dispensation

1. In circumstances of exceptional necessity. Administrations, if in their opinion this does not cause danger to persons, property or the environment,may issue a dispensation permitting a specified seafarer to serve in a specified ship for a specified period not exceeding six months in a capacity, other than that of the radio officer or radiotelephone operator, except as provided by the relevant Radio Regulations, for which he does not hold the appropriate certificate. provided that the person to whom the dispensation is isued shall be adequately qualified to fill the vacant post in a safe manner, to the satisfaction of the Administration. However, dispensations shall not be granted to a master or chief engineer officer, except in circumstances of force majeure and then only for the shortest possible period.

2. Any dispensation granted for a post shall be granted only to a person properly certificated to fill the post immediately below. Where certification of the post below is not required by the Convention, a dispensation may be issued to a person whose qualification and experience are, in the opinion of the Administration, of a clear equivalence to the requirements for the post to be filled provided that, if such a person holds no appropriate certificate, he shall be required to pass a test accepted by the Administration as demonstrating that such a dispensation may safely be issued. In addition, Administrations shall ensure that the post in question is filled by the holder of an appropriate certificate as soon as possible.

3. Parties shall, as soon as possible after I January of each year, send a report to the Secretary - General giving information of the total number of dispensations in respect of each capacity for which a certificate is required that have been issued during the year to sea - going ships, together with information as to the numbers of those ships above and below 1600 gross register tons respectively.

ARTICLE IX

Equivalents

1. The Convention shall not prevent an Administration from retaining or adopting other educational and training arrangements, including those involving sea - going sercice and shipboard organization especially adapted to technical developments and to special types of ships and trades, provided that the level of sea - going service, knowledge and efficiency as regards navigational and technical hanbling of ship and cargo ensures a degree of safety at sea and has a preventive effect as regards pollution at least equivalent to the requirements of the Convention.

2. Details of such arrangements shall be reported as early as practicable to the Secretary - General who shall circulate such particulars to all Parties.

ARTICLE X

Control

1 Ships, except those excluded by Article III, are subject, while in the ports of a Party, to control by officers duly authorized by that Party to verify that all seafarers serving on board who are required to be certificated by the Convention are so certificated or hold an appropriate dispensation. Such certificates shall be accepted unless there are clear grounds for believing that a certificate has been fraudulently obtained or that the holder of a certificate is no the person to whom that certificate was originally issued.

2. In the event that any deficiencies are found under paragraph (1) or under the procedures specified in Regulation 1/4 – "Control Procedures", the officer carrying out the control shall forthwith inform, in writing, the master of the ship and the Consul or, in his absence, the nearest diplomatic representative or the maritime authority of the State whose flag the ship is entitled to fly, so that appropriate action may be taken. Such notification shall specify the details of the deficiencies found and the grounds on which the Party determines that these deficiencies pose a danger to persons, property or the environment.

3. In exercising the control under paragraph (1) if, taking into account the size and type of the ship and the length and nature of the voyage, the deficiencies referred to in paragraph (3) of Regulation 1/4 are not corrected and it is determined that this fact poses a danger to persons, property or the environment, the Party carrying out the control shall take steps to ensure that the ship will not sail unless and until these requirements are met to the extent that the danger has been removed. The facts concerning the action taken shall be reported promptly to the Secretary - General.

4. When exercising control under this Article, all possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is so detained or delayed it shall be entitled to compensation for any loss or damage resulting therefrom.

5. This Article shail be applied as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to ships entitled to fly the flag of a non - Party than is given to ships entitled to fly the flag of a Party.

ARTICLE XI

Promotion of Technical Co-operation

1. Parties to the Convention shall promote, in consultation with, and with the assistance of, the Organization, support for those Parties which request technical assistance for:

a) training of administrative and technical personnel;

b) establishment of institutions for the training of seafarers;

c) supply of equipment and facilities for training institutions;

d) development of adequate training programmes, inluding practical training on sea-going ships; and

e) facilitation of other measures and arrangements to enhance the qualifications of seafareres;

preferably on a national, sub-regional or regional basis, to further the aims and purposes of the Convention, taking into account the special needs of developing countries in this regard.

2. On its part, the Organization shall pursue the aforesaid efforts, as appropriate, in consulation or association with other international organizations, particularly the International Labour Organisation.

ARTICLE XII

Amendments

1. The Convention may be amended by either of the following procedures:

a) amendments after consideration within the Organization:

(i) any amendment proposed by a Party shall be submitted to the Secretary - General, who shall then circulate it to all Members of the Organization, all Parties and the Director-General of the International Labour Office at least six months prior to its consideration;

(ii) any amendment so proposed and circulated shall be referred to the Maritime Safety Committee of the Organization for consideration;

(iii) Parties, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Maritime Safety Committee for consideration and adoption of amendments;

(iv) amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Maritime Safety Committee expanded as provided for in sub - paragraph (a) (iii) (hereinafter referred to as the "expanded Maritime Safety Committee") on condition that at least one third of the Parties shall be present at the time of voting;

(v) amendments so adopted shall be communicated by the Secretary - General to all Parties for acceptance;

(vi) an amendment to an Article shall be deemed to gave been accepted on the date on which it is accepted by two thirds of the Parties;

(vii) an amendment to the Annex - shall be deemed to have been accepted:

1. at the end of two years from the date on which it is communicated to Parties for acceptance; or

2. at the end of a different period, which shall be not less than one year, if so determined at the time of its adoption by a two - thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee;

however, the amendments shall be deemed not to have been accepted if within the specified period either more than one third of Parties, or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping of ships of 100 gross register tons or more, notify the Secretaty - General that they objectt to the amendment;

(viii) an amendment to an Article shall enter into force with respect to those Parties which have accepted it, six months after the date on which it is deemed to have been accepted, and with respect to each Party which accepts it after that date, six months after the date of that Party's acceptance;

(ix) an amendment to the Annex shall enter into force with respect to all Parties, except those which have objected to the amendment under sub-paragraph (a)(vii) and which have not withdrawn such objections, six months after the date on which it is deemed to have been accepted. Before the date deremined for entry into force, any Party may give notice to the Secretary- General that it exempts itself from giving effect to that amendment for a period not longer than one year from the date of its entry into force, or for such longer period as may be determined by a two thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee at the time of the adoption of the amendment; or

b) amendment by a conference:

(i) upon the request of a Party concurred in by at least one third of the Parties, the Organization shall convene, in association or consultation with the Director-General of the International Labour Office, a conference of Parties to consider amendments to the Convention;

(ii) every amendment adopted by such a conference by a two thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance;

(iii) unless the conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in sub-paragraphs (a)(vi) and (a)(viii) or sub-paragraphs (a)(vii) and (a)(ix) respectively, provided that references in these sub-paragraphs to the expanded Maritime Safety Committee shall be taken to mean reference to the conference.

2. Any declaration of acceptance of, or objection to, an amendment or any notice given under paragraph (1)(a)(ix) shall be submitted in writing to the Secretary-General, who shall inform all Parties of any such submission and the date of its receipt.

3. The Secretary-General shall inform all Parties of any amendments which enter into force, together with the date on which each such amendment enters into force.

ARTICLE XIII

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The Convention shall remain open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 December 1978 until 30 November 1979 and shall thereafter remain open for accession. Any State may become a Party by:

a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

b) signature subject to ratification, acceptance or approval; or

c) accession.

2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

3. The Secetary-General shall inform all States that hav signed the Convention or acceded to it and the Director-General o 'he International Labour Office of any signature or of the deposit f any instrument of ratification, acceptance, approval or accession a ' the date of its deposit.

ARTICLE XIV

Entry into Force

1. The Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than twenty-five States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping of ships of 100 gross register tons or more, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with Article XIII.

2. The Secretary-General shall inform all States that have signed the Convention or acceded to it of the date on which it enters into force.

3. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited during the twelve months referred to in paragraph (1) shall take effect on the coming into force of the Convention or three months after the deposit of such instrument, whichever is the later date.

4. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the Convention enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

5. After the date on which an amendment is deemed to have been accepted under Article XII, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention as amended.

ARTICLE XV

Denunciation

1. The Convention may be denounced by any Party at any time after five years from the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by notification in writing to the Secretary-General who shall inform all other Parties and the Director-General of the International Labour Office of any such notification received and of the date of its receipt as well as the date

on which such denunciation takes effect.

3. A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification of denunciation by the Secretary-General or after any longer period which may be indicated in the notification.

ARTICLE XVI

Deposit and Registration

1. The Convention shall be deposited with the Secretary-General who shall transmit certified true copies thereof to all States that have signed the Convention or acceded to it.

2. As soon as the Convention enters into force, the Secretary-General shall transmit the text to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE XVII

Languages

The Convention is established in a single copy in the Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic and German languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed the Convention*.

DONE AT LONDON this seventh day of July, one thousand nine hundred and seventy-eight.

ANNEX

CHAPTERI

GENERAL PROVISIONS

Regulation I/1

Definitions

For the purpose of this Convention, unless expressly provided otherwise:

a) "Regulations" means Regulations contained in the Annex to the Convention;

b) "Approved" means approved by the Administration;

c) "Master" means the person having command of a ship;

d) "Officer" means a member of the crew, other than the master, designated as such by national law or regulations or in the absence of such designation by collective agreement or custom;

e) "Deck officer" means a qualified officer in the deck department;

f) "Chief mate" means the deck officer next in rank to the master and upon whom the command of the ship will fall in the event of the incapacity of the master;

g) "Engineer offiser" means a qualified officer in the engine department;

h) "Chief engineer officer" means the senior engineer officer, responsible for the mechanical propulsion of the ship;

i) "Second engineer officer" means the engineer officer next in rank to the chief engineer officer and upon whom the responsibility for the mechanical propulsion of the ship will fall in the event of the incapacity of the chief engineer officer;

j) "Assistant engineer officer" means a person under training to become an engineer officer and designated as such by national law or regulations;

k) "Radio officer" means a person holding a first class or second class radiotelegraph-operator's certificate or a radiocommunication operator's general certificate for the maritime mobile service issued under the provisions of the Radio Regulations, who is employed in the radiotelagraph station of a ship which is required to have such a station by the International Convention for the Safety of Life at Sea;

l) "Radiotelephone operator" means a person holding an appropriate certificate issued under the provisions of the Radio Regulations;

m) "Rating" means a member of the ship's crew other than the master or an officer;

n) "Near-coastal voyages" means voyages in the vicinity of a Party as defined by that Party;

o) "Propulsion power" means the power in kilowatts which appears on the ship's Certificate of Registry or other official document;*

p) "Radio duties" include, as appropriate, watchkeeping and technical maintenance and repairs in accordance with the Radio Regulations, the International Convention for the Safety of Life at Sea and, at the discretion of each Administration, the relevant IMCO recommendations;

q) "Oil tanker" means a ship constructed and used for the carriage of petroleum and petroleum products in bulk;

r) "Chemical tanker" means a ship constructed and used for the carriage in bulk of any liquid chemical listed in the IMCO "Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk";

s) "Liquefied gas tanker" means a ship constructed and used for the carriage in bulk of any liquefied gas listed in the IMCO "Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Liquefied Gases in Bulk".

Regulation 1/2

Content of Certificates and For of Endorsement

1. Certificates shall be in the official la iage or languages of the issuing country. If the language used is not nglish, the text shall include a translation into that language.

2. In respect of radio officers and radiot phone operators, Administrations may:

a) include the additional knowledge required by the relevant Regulations of the Annex to the Convention in the examination for the issue of a certificate complying with the Radio Regulations; or

b) issue a separate certificate indicating that the holder has the additional knowledge required by the Annex to the Convention.

3. The form of certificate endorsement required by Article VI of the Convention shall be follows:

* Signatures ommitted

* It is assumed that the power so appearing on the Certificate of Registry or other official document is the total maximum continuous rated output power of all the ship's main propulsion machinery.

Form of Endorsement of Certificates

ENDORSEMENT OF CERRTIFICATES

(OFFICIAL SEAL) (Country)

Issued under the provisions of the

INTRNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978

Either* The Gonernment of (Name) certifies

I, the undersigned certify

that the present Certificate/Certificate No.................**, is issued to..................... (full name of person), who has been found duly qualified in accordance with the provisions of Regulation .... of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as ....*** with the following limitations only:

Insert here ....
Limitations ....
or "none" as ....
appropriate ....

Date of issue of this endorsement: ....

(Official Seal) Signed ....
(Name and signature of duly authorized official)

Date of birth of the holder of the Certificate:....................
Signature of the holder of the Certificate:......................

Regulation I/3

Principles Governing Near-Coastal Voyages

1. Any Party defining near-coastal voayages for the purpose of the Convention shall not impose training, experience or cetification requirements on the seafarers serving on board the ships entitled to fly the flag of another Party and engaged on such voyages in a manner resulting in more stringent requirements for such seafarers than for seafarensr serving on board ships entitled to fly its own flag. In no case shall any such Party impose requirements in respect of seafarers serving on board ships entitled to fly the flag of another Party in excess of those of the Convention in respect of ships not engaged on near-coastal voyages.

2. With respect to ships entitled to fly the flag of a Party regularly engaged on near-coastal voyages off the coast of another Party, the Party whose flag the ship is entitled to fly shall prescribe training, experience and certification requirements for seafarers serving on such ships at least equal to those of the Party off whose coast the ship is engaged, provided that they do not exceed the requirements of the Convention in respect of ships not engaged on near-coastal voyages. A ship which extends its voyage beyond what is defined as a near-coastal voyage by a Party and enters waters not covered by that definition shall fulfil the requirements of the Convention without relaxation under this Regulation.

3. A Party may afford a ship which is entitled to fly its flag the benefits of the near-coastal voyages provisions of the Convention when it is regularly engaged off the coast of a non-Party on near-coastal voyages as defined by the Party.

4. Nothing in this Regulation shall in any way limit the jurisdiction of any State, whether or not a Party to the Convention.

* Use one line or the other.
** Delete as appropriate.
*** Insert Convention grade or class of Certificate.

Regulation I/4

Control Procedures

1. Control exercised by a duly authorized control officer under Article X shall be limited to the following:

a) verification in accordance with Article X(1) that all seafarers serving on board who are required to be certificated by the Convention hold o valid certificate or a valid dispensation;

b) assessment of the ability of the seafarers of the ship to maintain watchkeeping standards as required by the Convention if there are grounds for believing that such standards are not being maintained because, while in the port of a Party or in the approaches to that Port, the following have occurred:

(i) the ship has been involved in a collision, grounding or stranding; or

(ii) there has been a discharge of substances from the ship when underway, at anchor or at berth which is illegal under international conventions; or

(iii) the ship has been manoeuvred in an erratic or unsafe manner or navigational course markers or traffic separation schemes have not been followed.

2. The control officer shall provide written information to the master of the ship and the appropriate representative of the flag State according to Article X if, as a result of control action taken in accordance with paragraph 1, any of the following deficiencies are revealed:

a) failure of seafarers, required to hold a certificate, to have an appropriate valid certificate or valid dispensation;

b) failure of navigational or engineering watch arrangements to conform to the requirements specified for the ship by the flag State;

c) absence in a watch of a person qualified to operate equipment essential to safe navigation or the prevention of pollution;

d) inability of the master to provide rested persons for the first watch at the commencement of a voyage and subsequent relieving watches.

3. Failures to correct the deficiencies referred to in paragraph 2(a) – to the extent that they relate to the certificates of the master, chief engineer officer and officers in charge of navigational and engineering watches and, where relevant, the radio officer and in paragraph 2(b), shall be the only grounds under Article X on which a Party may detain a ship.

CHAPTER II

MASTER – DECK DEPARTMENT

Regulation II/1

Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch

1. Parties shall direct the attention of shipowners, ship operators, masters and watchkeeping personnel to the following principles which shall be observed to ensure that a safe navigational watch is maintained at all times.

2. The master of every ship is bound to ensure that watchkeeping arrangements are adequate for maintaining a safe navigational watch. Under the master's general direction, the officers of the watch are responsible for navigating the ship safely during their periods of duty when they will be particularly concerned with avoiding collision and stranding.

3. The basic principles, including but not limited to the following, shall be taken into account on all ships.

4. Watch arrangements

a) The composition of the watch shall at all times be adequate and appropriate to the prevailing circumstances and conditions and shall take into account the need for maintaining a proper look-out.

b) When deciding the composition of the watch on the bridge which may include appropriate deck ratings, the following factors, inter alia, shall be taken into account:

(i) at no time shall the bridge be left unattended;

(ii) weather conditions, visibility and whether there is daylight or darkness;

(iii) proximity of navigational hazards which may make it necessary for the officer in charge of the watch to carry out additional navigational duties;

(iv) use and operational condition of navigational aids such as radar or electronic position indicating devices and any other equipment affecting the safe navigation of the ship;

(v) whether the ship is fitted with automatic steering;

(vi) any unusual demands on the navigational watch that may arise as result of special operational circumstances.

5. Fitness for duty

The watch system shall be such that the efficiency of watchkeeping officers and watchkeeping ratings is not impaired by fatigue. Duties shall be so organized that the first watch at the commencement of a voyage and the subsequent relieving watches are sufficiently rested and otherwise fit for duty.

6. Navigation

a) The intended voyage shall be planned in advance taking into consideration all pertinent information and any course laid down shall be checked before the voyage commences.

b) During the watch the course steered, position and speed shall be checked at sufficiently frequent intervals, using any available navigational aids necessary, to ensure that the ship follows the planned course.

c) The officer of the watch shall have full knowledge of the location and operation of all safety and navigational equipment on board the ship and shall be aware and take account of the operating limitations of such equipment.

d) The officer in charge of a navigational watch shall not be assigned or undertake any duties which would interfere with the safe navigation of the ship.

7. Navigational equipment

a) The officer of the watch shall make the most effective use of all navigational equipment at his disposal.

b) When using radar, the officer of the watch shall bear in mind the necessity to comply at all times with the provisions on the use of radar contained in the applicable regulations for preventing collisions at sea.

c) In cases of need the officer of the watch shall not hesitate to use the helm, engines and sound signalling apparatus.

8. Navigational duties and responsibilities

a) The officer in charge of the watch shall:

(i) keep his watch on the bridge which he shall in no circumstances leave until properly relieved;

(ii) continue to be responsible for the safe navigation of the ship, despite the presence of the master on the bridge, until the master informs him specifically that he has assumed that responsibility and this is mutually understood;

(iii) notify the master when in any doubt as to what action to take in the interest of safety;

(iv) not hand over the watch to the relieving officer if he has reason to believe that the latter is obviously not capable of carrying out his duties effectively, in which case he shall notify the master accordingly.

b) On taking over the watch the relieving officer shall satisfy himself as to the ship's estimated or true position and confirm its intended track, course and speed and shall note any dangers to navigation expected to be encountered during his watch.

c) A proper record shall be kept of the movements and activities during the watch relating to the navigation of the ship.

9. Look-out

In addition to maintaining a proper look-out for the purpose of fully appraising the situation and the risk of collision, stranding and other dangers to navigation, the duties of the look-out shall include the detection of ships or aircraft in distress, shipwrecked persons, wrecks and debris. In maintaining a look-out the following shall be observed:

a) the look-out must be able to give full attention to the keeping of a proper look-out and no other duties shall be undertaken or assigned which could interfere with that task;

b) the duties of the look-out and helmsman are separate and the helmsman shall not be considered to be the look-out while steering, except in small ships where an unobstructed all-round view is provided at the steering position and there is no impairment of night vision or other impediment to the keeping of a proper look-out. The officer in charge of the watch may be the sole look-out in daylight provided that on each such occasion:

(i) the situation has been carefully assessed and it has been established without doubt that it is safe to do so;

(ii) full account has been taken of all relevant factors including, but not limited to:

- state of weather
- visibility
- traffic density
- proximity of danger to navigation
- the attention necessary when navigating in or near traffic separation schemes;

(iii) assistance is immediately available to be summoned to the bridge when any change in the situation so requires.

10. Navigation with pilot embarked

Despite the duties and obligations of a pilot, his presence on board does not relieve the master or officer in charge of the watch from their duties and obligations for the safety of the ship. The master and the pilot shall exchange information regarding navigation procedures, local conditions and the ship's characteristics. The master and officer of the watch shall co-operate closely with the pilot and maintain an accurate check of the ship's position and movement.

11. Protection of the marine environment

The master and officer in charge of the watch shall be aware of the serious effects of poperational or accidental pollution of the marine environment and shall take all possible precautions to prevent such pollution, particularly within the framework of relevant international and port regulations.

Regulation II/2

Mandatory Minumum Requirements for Certification of Masters and Chief Mates of Ships of 200 Gross Rgister Tons or More.

Master and chief mate of ships of 1.600 gross tegister tons or more

1. Every master and chief mate of a sea-going ship of 1.600 gross register tons or more shall hold an appropriate certificate.

2. Every candidate for certification shall:

a) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;

b) meet the requirements for certification as an officer in charge of a navigational watch on ships of 200 gross register tons or more and have approved sea-going service in that capacity;

(i) for cetification as chief mate, not less than 18 months, however, this period may be reduced to not less than 12 months if the Administration requires special training which it considers to be equivalent to at least six months' service as officer in charge of a navigational watch;

(ii) for certification as master, not less than 36 months, however, this period may be reduced to not less than 24 months if not less than 12 months of such sea- going service has been served as chief mate, or if the Administration requires special training which it considers to be equivalent to such service;

c) have passed appropriate examination to the satisfaction of the Administration. Such examination shall include the material set out in the Appendix to this Regulation, except that the Administration may vary these examination requirements for masters and chief mates of ships of limited size engaged on near-coastal voyages, as it considers necessary, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters.

Master and chief mate of ships of between 200 and 1.600 gross register tons

3. Every master and chief mate of a sea-going ship of between 200 and 1.600 gross register tons shall hold an appropriate certificate.

4. Every candidate for certification shall:

a) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;

b) (i) for certification as chief mate, meet the requirements of an officer in charge of a navigational watch on ships of 200 gross register tons or more;

(ii) for certification as master, meet the requirements of an officer in charge of a navigational watch on ships of 200 gross register tons or more and have approved sea -going service in that capacity of not less than 36 months; however, this period may be reduced to not less than 24 months if not less than 12 months of such sea-going service has been served as chief mate, or if the Administration requires special training which it considers to be equivalent to such service;

c) have passed appropriate examination to the satisfaction of the Administration. Such examination shall include the material set out in the Appendix, except that the Administration may vary these examination requirements for masters and chief mates of ships engaged on near-coastal voyages, as it considers appropriate, to exclude such material as is not applicable to the waters or ships concerned, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters.

General

5. The level of knowledge required under the different headings of the Appendix may be varied according to whether the certificate is being issued at master or chief level, and according to whether the certificate or certificates is applicable to ships of 1.600 gross register tons or more, or to ships of between 200 and 1.600 gross register tons.

APPENDIX TO REGULATION II/2

Minimum knowledge required for certification of masters and chief mates of ships of 200 gross register and chief mates of ships of 200 gross register tons or more

1. The syllabus given below is compiled for examination of candidates for certification as master or chief mate of ships of 200 gross register tons or more. It is intended to expand and extend in depth the subjects contained in Regulation II/4 – "Mandatory Minimum Requirements for Certification of Officers in Charge of a Navigational Watch on Ships of 200 Gross Register Tons or More". Bearing in mind that a master has ultimate responsibility for the safety of the ship, its passengers, crew and cargo, and that a chief mate shall be in a position to assume that responsibility at any time, examination in these subjects shall be designed to test their ability to assimilate all available information that affects the safety of the ship.

2. Navigation and position determination

a) Voyage planning and navigation for all conditions:

(i) by acceptable methods of plotting ocean tracks;

(ii) within restricted waters;

(iii) in ice;

(iv) in restricted visibility;

(v) in traffic separation schemes;

(vi) in areas of extensive tidal effects.

b) Position determination:

(i) by celestial observations, including the use of sun, stars, moon and planets;

(ii) by terrestrial observations, including the ability to use bearings from landmarks and aids to navigation such as lighthouses, beacons and buoys in conjunction with appropriate charts, notices to mariners and other publications to assess the accuracy of the resulting position fix;

(iii) using all modern ship electronic navigational aids to the satisfaction of the Administration, with specific knowledge of their operating principles, limitations, sources of error, detection of misrepresentation of information and methods of correction to obtain accurate position fixing.

3. Watchkeeping

a) Demonstrate thorough knowledge of content, application and intent of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, inluding those Annexes concerned with safe navigation.

b) Demonstrate knowledge of Regulation II/I – "Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch".

4. Radar equipment.

Demonstrate in conjunction with the use of radar simulator or, when not available, manoeuvring board, knowledge of the fundamentals of radar and ability in the operation and use of radar, and in the interpretation and analysis of information obtained from this equipment, inluding:

a) factors affecting performance and accuracy;

b) setting up and maintaining displays;

c) detection of misrepresentation of information, false echoes, sea return, etc;

d) range and bearing;

e) identification of critical echoes;

f) course and speed of other ships;

g) time and distance of closest approach of crossing, meeting or overtaking ships;

h) detecting course and speed changes of other ships;

i) effect of changes in own ship's course or speed or both;

j) application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

5. Compasses - magnetic and gyro

Ability to determine and correct the errors of the magnetic and gyrocompasses and knowledge of the means for correcting such errors.

6. Meteorology and oceanography

a) Demonstrate the ability to understand and interpret a synoptic chart and to forecast area weather, taking into account local weather conditions.

b) Knowledge of the characteristics of various weather systems, including tropical revolving storms and avoidance of storm centres and the dangerous quadrants.

c) Knowledge of ocean current systems.

d) Ability to use all appropriate navigational publications on tides and currents, including those in the English language.

7. Ship manoeuvring and handling.

Manoeuvring and handling of a ship in all conditions, inluding the following:

a) manoeuvres when approaching pilot vessels or stations with due regard to weather, tide, headreach and stopping distances;

b) handling a ship in rivers, estuaries, etc., having regard to the effects of current, wind and restricted water on the reponse to the helm;

c) manoeuvring in shallow water, including the reduction in keel clearance due to the effect of squat[1], rolling and pitching;

d) interaction between passing ships and between own ship and nearby banks (canal effect);

e) berthing and unberthing under various conditions of wind and tide with and without tugs;

f) choice of anchorage; anchoring with one or two anchors in limited anchorages and factors involved in determining the length of anchor cable to be used;

g) dragging; clearing fouled anchors;

h) dry-docking, both with and without damage;

i) management and handling of ships in heavy weather, including assisting a ship or aircraft in distress, towing operations, means of keeping an unmanageable ship out of a sea trough, lessening drift and use of oil;

j) precautions in manoeuvring for launching boats or liferafts in bad weather;

k) methods of taking on board survivors from lifeboats or liferafts;

l) ability to determine the manoeuvring and engine characteristics of major types of ships with special reference to stopping distances and turning circles at various draughts and speeds;

m) the importance of navigating at reduced speed to avoid damage caused by own ship's bow or stern wave;

n) practical measures to be taken when navigating in ice or conditions of ice accumulation on board;

o) the use of, and manoeuvring in, traffic separation schemes.

1. Squat: the decrease in clearance beneath a ship, which occurs when the ship moves through the water and is caused both by both by bodily sinkage and by change of trim. The effect is accentuated in shallow water and is reduced with a reduction [illegible]'s

8. Ship stability[2], construction and damage control

a) Understanding fundamental principles of ship construction and the theories and factors affecting trim and stability and measures necessary to preserve sale trim and stability.

b) Knowledge of the effect on trim and stability of a ship in the event of damage to and consequent flooding of a compartment and counter measures to be taken.

c) Demonstrate use of stability, trim and stress tables, diagrams and stress calculating equipment, including knowledge of loading cargoes and ballasting in order to keep hull stresses within acceptable limits.

d) General knowledge of the principal structural members of a ship and the proper names of the various parts.

e) Knowledge of IMCO recommendations concerning ship stability.

9. Ship power plants.

a) Operating princliples of marine power plants.

b) Ship's auxiliary machinery.

c) General knowledge of marine engineering terms.

10. Cargo handling and stowage

a) The stowage and securing of cargoes on board ships, inluding cargo gear.

b) Loading and discharging, operations, with special regard to loading and discharging of heavy weights.

c) International regulations and recommendations relating to the carriage of cargoes, in particular the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG).

d) Carriage of dangerous goods; precautions to be taken during loading and discharhing operations and the care of dangerous goods during a voyage.

e) Working knowledge of contents and application of current relevant tanker safety guides.

f) Working knowledge of commonly used cargo piping and pumping arrangements.

g) Terms and definitions used to describe properties of common oil cargoes, such as crude oil, middle distillates, naphtha.

h) Pollution regulations, ballasting, tank cleaning and gas freeing operations.

i) Load-on-top procedures.

11. Fire prevention and fire-fighting appliances

a) Organizations of fire drills.

b) Classes and chemistry of fire.

c) Fire fighting systems.

d) Attendance at an approved fire-fighting course.

e) Knowledge of regulations concerning fire-fighting equipment.

12. Emergency procedures

a) Precautions when beaching a ship.

b) Action to be taken prior to, and after, grounding.

c) Floating a grounded ship, with and without assistance.

d) Action to be taken following a collision.

e) Temporaty plugging of leaks.

f) Measures for the protection and safety of passengers and crew in emergencies.

g) Limiting damage and salving the ship following a fire or explosion.

h) Abandoning ship.

i) Emergency steering, rigging and use of jury steering and the means of rigging a jury rudder, where practicable.

j) Rescuing persons from a ship in distress or from a wreck.

k) Man-overboard procedures.

13. Medical care

A thorough knowledge of the use of the contents of the following publications:

a) International Medical Guide for Ships or equivalent national publications;

b) Medical section of the International Code of Signals;

c) Medical First Aid For Use in Accidents Involving Dangerous Goods.

14. Maritime law

a) A Knowledge of international maritime law as embodied in international agreements and conventions as they affect the specific obligations and responsibilities of the master, particularly those concerning safety and the protection of the marine environment. Regard shall be paid especially to the following subjects:

i) certificates and other documents required to be carried on board ships by international conventions, how they may be obtained and the period of their legal validity;

ii) responsibilities under the relevant requirements of the International Convention on Load Lines;

iii) responsibilities under the relevant requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea;

(iv) responsibilities under international conventions for the prevention of pollution from ships;

(v) maritime declarations of health; the requirements of the International Health Regulations;

(vi) responsibilities under the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea;

(vii) responsibilities under other international instruments affecting the safety of the ship, passengers, crew and cargo.

b) The extent of knowledge of national maritime legislation is left to the discretion of the Administration but shall include national arrangements for implementing international agreements and conventions.

15. Personnel management and training responsibilities

A knowledge of personnel management, organization and training aboard ships.

16. Communications

a) Ability to transmit and receive messages by morse light and to use the International Code of Signbals; where the Administration has examined candidates in these subjects at the lower levels of certification, they may have the option of not re-examining in these subjects for certification as master.

b) Knowledge of procedures used in radiotelephone communications and ability to use radiotelephones, in particular with respect to distress, urgency, safety and navigational messages.

c) A knowledge of the procedures for emergency distress signals by radiotelegraphy as prescribed in the Radio Regulations.

17. Life-saving

A thorough knowledge of life-saving appliance regulations (International Convention for the Safety of Life at Sea), organization of abandon ship drills, lifeboats, liferafts and other life-saving equipment.

18. Search and rescue

A thorough knowledge of the IMCO Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR).

19. Methods for demonstration of proficiency

a) Navigation

Demonstrate the use of sextant, pelorus, azimuth mirror and ability to plot position, course, bearings.

b) International Regulations for Preventing Collissions at Sea

(i) use of small models displaying proper signals or lights, or navigation light simulator;

(ii) manoeuvring board or radar simulator.

c) Radar

i) radar simulator; or

ii) manoeuvring boards.

d) Fire-fighting

Attendance at an approved fire-fighting course.

e) Communications

Visual and vocal practical test.

f) Life-saving

Launching and handling of lifeboats and other life-saving appliances, including the donning of life-jachets.

Regulation II/3.

Mandatory Minimum Requirements for Certification of Officers in Charge of a Navigational Watch and of Masters of Ships of Less than 200 Gross Register Tons

1. Ships not engaged on near-coastal voyages

2. Masters and chief mates serving on small ships shall be fully acquainted with the basic stability requirements of such ships.

a) Every master serving on a sea- going ship of less than 200 gross regirter tons not engaged on near- coastal voyages shall hold a certificate recognized by the Adminaistration for service as master of ships of between 200 and 1600 gross register tons.

b) Every officer in charge of a navigational watch servicg on a sea- foing ship of less than 200 gross register tons not engaged on near- coastal voyages shall hold an appropriate certificate for ships of 200 fross register tons or more.

2. Ships engaged on near-coastal voyages

a) Master

(i) Every master serving in a sea-going ship of less than 200 gross register tons engaged on near-coastal voyages shall hold an appropriate certificate.

(ii) Every candidate for certification shall:

(1) be not less than 20 years of age;

(2) have approved sea-going service of not less than 12 months as officer in charge of a navigational watch;

(3) satisfy the Administration that he possesses adequate knowledge appropriate to his duties on the ships concerned which shall include the subjects contained in the Appendix to this Regulation.

b) Officer in charge of a navigational watch

(i) Everv officer in charge of a navigational watch on a sea- going ship of less than 200 gross register tons engaged on near- coastal voyages shall hold appropriate certificate.

(ii) Every candidate for certification shall:

(1) be not less than 18 years of age;

(2) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;

(3) satisfy the Administration that he has:

– successfully undergone special training, including an adequate period of appropriate sea-going service as required by the Administration; or

– completed approved sea-going service in the deck department of not less than three years;

(4) satisfy the Administration that he possesses adequate knowledge appropriate to hiw duties on the ships concerned, which salle include the subjects contained in the Appendix.

3. Training

Training to achieve the necessary knowledge and practical experience shall be based on Regulation II/I – "Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch" and relevant international regulations and recommendations.

4. Exemptions

The Administration, if it considers that a ship's size and the conditions of its voyage are such as to render the application of the full requirements of this Regulation and its Appendix unreassable or impractiacable, may to that extent exempt the master and the officer in charge of a navigational watch on such a ship or class of ships from some of the requirements, bearing in mind the safety of all ships which may be operating in the same waters.

APPENDIX TO REGULATION II/3

Minimum knowledge required for certification of officers in charge of a navigarional watch and of masters of ships of less than 200 gross register tons.

1. a) Knowledge of the following:

(i) coastal navigarion and, to the extent required, celestial navigation;

(ii) International Regulations for Preventing Collisions at Sea;

(iii) International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG);

(iv) magnetic comprass;

(v) radiotelephony and visual signalling;

(vi) fire prevention and fire-fighting appliances;

(vii) life- saving;

(viii) emergency procedures;

(ix) ship manoeuvring;

(x) ship stability;

(xi) meteorology:

(xii) small ship power plants;

(xiii) first aid;

(xiv) search and rescue;

(xv) prevention of pollution of the marine environment.

b) In addition to the requirements of sub-paragraph (a), sufficient knowledge to operate safely all navigational aids and equipment fitted aboard the ships concerned.

c) The level of knowledge to be required in the subjects specified in subparagraphs (a) and (b) shall be sufficient for the officer of the watch to carry out his duties safely.

2. Every master serving on a sea-going ship of less than 200 gross register tons shall, in addition to the requiremments of paragraph 1 above, satisfy the Administration that he possesses the knowledge to carry out all the duties of such a master safely.

Regulation II/4.

Mandatory Minimum Requirements for Certification of Officers in Charge of a Navigational Watch on Ships of 200 Gross Register Tons or More.

1. Every officer in charge of a navigational watch serving on a sea-going ship of 200 gross register tons or more shall hold an appropriate certificate.

2. Every candidate for certification shall:

a) be not less than 18 years of age;

b) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;

c) have approved sea-going service in the deck department of not less than three years which shall include at least six months of bridge watchkeeping duties under the supervision of a qualified officer; however, an Administration may allow the substitution of a period of special training for not more than two years of this approved sea-going service, provided the Administration is satisfied that such training is at least equivalent in value to the period of sea- going service it replaces;

d) satisfy the Administration by passing an appropriate examination that he possesses adequate theoretical and practical knowledge appropriate to his duties.

3. Certificates for service without restriction

For issue of certificates for service without restriction as to area of operation, the examination shall test the adequacy of the candidate's theoretical and practical knowledge in the subjects shown in the Appendix to this Regulation.

4. Restricted certificates

For issue of restricted certificates for service on near- coastal voyages, the Administration may omit the following subjects from those shown in the Appendix, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters:

a) celestial navigation;

b) electronic systems of position fixing and navigation for waters not covered by such systems.

5. Level of knowledge

a) The level of knowledge to be required in the subjects shown in the Appendix shall be sufficient for the officer of thw watch to carry out his watchkeeping duties safely. In determining the appropriate level of knowledge the Administration shall take into account the remarks under each subject in the Appendix.

b) Training to achieve the necessary theoretical knowledge and practical experience shall be based on Regulation II/I – "Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch" and relevant international regulations and recommendations.

APPENDIX TO REGULATION II/4

Minimum knowledge required for certification of officers in charge of a navigational watch on ships of 200 gross register tons or more

1. Celestial navigation
Ability use celestial bodies to determine the ship's position and compass errors.

2. Terrestrial and coastal nacigation
a) Ability to delermine the ship's position by the use of:
(i) landmarks;
(ii) aids to navigation, including lighthouses, beacons and buoys;
(iii) dead reckoning, taking into account winds, tides, currents and speed by propeller revolutions per minute and by log.
b) Thorough knowledge of and ability to use navigational charts and publications, such as sailing directions, tide tables, notices to mariners, radio navigational warnings and ship's routeing information.

3. Radar navigation

Knowledge of the fundamentals of radar and ability in the operation and use of radar and ability to interpret and analyse information obtained by use of radar including the following:
a) factors affecting performance and accuracy;
b) setting up and maintaining displays;
c) detection of misrepresentation of indormation, false echoes, sea return, etc;
d) range and bearing;
e) identification of critical echoes;
f) course and speed of other ships;
g) time and distance of closest approach of crossing, meeting or overtaking ships;
h) detecting course and speed changes of other ships;
i) effect of changes in own ship's course or speed or both;
l) application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

4. Watchkeeping

a) Demonstrate thorough knowledge of content, application and intent of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, including those Annexes concerned with safe navigation.
b) Demonstrate knowledge of content of Regulation II/I – "Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch".

5. Electronic systems of position fixing and navigation
Ability to determine the ship's position by the use of electronic navigational aids to the satisfaction of the Administration.

6. Radio direction-finders and echo-sounders

Ability to operate the equipment and apply the information correctly.

7. Meteorology

Knowledge of shipborne meteorological instruments and their application. Knowledge of the characteristics of various weather systems, reporting procedures and recording systems and the ability to apply the meteorological information available.

8. Compasses-magnetic and gyro

Knowledge of thw principles of magnetic and gyro-compasses including errors and corrections. With regard to gyro-compasses, an understanding of the systems under the control of the master gyro and a knowledge of the operation and care of the main types of gyro-compasses.

9. Automatic pilot

Knowledge of automatic pilot systems and procedures.

10. Radiotelephony and visual signalling
a) Ability to transmit and receive messages by morse light.
b) Ability to use the International Code of Signals.
c) Knowledge of procedures used in radiotelephone communications and ability to use radiotelephones, in particular with respect to distress, urgency, safety and navigational messages.

11. Fire prevention and fire-fighting appliances

a) Ability to organize fire drills.
b) Knowledge of classes and chemistry of fire.
c) Knowledge of fire-fighting systems.
d) Attendance at an approved fire-fighting course.

12. Life-saving

Ability to organize abandon ship drills and knowledge of the operation of lifeboats, liferafts, buoyant apparatus and similar life-saving appliances along with their equipment, including portable radio apparatus and emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs). Knowledge of survival at sea techniques.

13. Emergency procedures

Knowledge of the items listed in the appropriate Appendix of the current edition of the ILO/IMCO "Document for Guidance".

14. Ship manoeuvring and handling

Knowledge of:
a) the effects of various deadweights, draughts, trim, speed and under keel clearance on turning circles and stopping distances;
b) effects of wind and current on ship handling;
c) manoeuvres for the rescue of man-overboard;
d) squat, shallow water and similar effects;
e) proper procedures for anchoring and mooring.

15. Ship stability

a) Working knowledge and application of stability, trim and stress tables, diagrams and stress calculating equipment.
b) Understanding of fundamental actions to be taken in the envent of partial loss of intact buoyancy.

16. English language

Adequate knowledge of the English language enabling the officer to use charts and other nautical publications, to understand meteorological information and messages concerning ship's safety and operation and to express himself clearly in his communications with other ships or coast stations. Ability to understand and use the IMCO Standard Marine Navigational Vocabulary.

17. Ship construction

General knowledge of the principal structural members of a ship and the proper names of the various parts.

18. Cargo handling and stowage

Knowledge of safe handling and stowage of cargoes and the effect of these factors on the safety of the ship.

19. Medical aid
Practical application of medical guides and advice by radio, including the ability to take effective action based on such knowledge in the case of accidents or illnesses that are likely to occur on board ship.

20. Search and rescue

Knowledge of the IMCO Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR).

21. Prevention of pollution of the marine environment

Knowledge of the precautions to be observed to prevent pollution of the marine environment.

Regulation II/5.

Mandatory Minimum Requirements to Ensure the Comtinued Proficiency and Updating of Knowledge for Masters and Deck Officers

1. Every master and every deck officer holding a certificate who is serving at sea or intends to return to sea after a period ashore shall, in orber to continue to qualify for sea-going service, be required at regular intervals not exceeding five years to satisfy the Administration as to:

a) medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing; and

b) professional competence:

(i) by approved sea-going service as master or deck officer of at least one year during the preceding five years; or

(ii) by virtue of having performed functions relating to the duties appropriate to the grade of certificate held which are considered to be at least equivalent to the sea-going service required in paragraph 1(b)(i); or

(iii) by one of the following:

– passing an approved test; or

–successfully completing an approved course or courses; or

– having completed approved sea-going service as a deck officer for a period of not less than three months in a supernumerary capacity immediately prior to taking up the rank to which he is entitled by virtue of his certificate.

2. The Administration shall, in consultation with those concerned, formulate or promote the formulation of a structure of refresher and updating courses, either voluntary or mandatory, as appropriate, for masters and deck officers who are serving at sea, especially for re entrants to sea-going service. The Administration shall ensure that arrangements are made to enable all persons concerned to attend such courses as appropriate to their experience and duties. Such courses shall be approved by the Administration and include changes in marine technology and relevant international regulations and recommendations concerning the safety of life at sea and the protection of the marine environment.

3. Every master and deck officer shall, for continuing sea-going service on board ships for which special training requirements have been internationally agreed upon, successfully complete an approved relevant training.

4. The Administration shall ensure that the texts of recent changes in international regulations concerning the sagety of life at sea and the protection of the marine environment are made available to ships under its jurisdiction.

Regulation II/6.

Mandatory Minimum Requirements for Ratings Forming Part of a Navigarional Watch

1. The minimum requirements for a rating forming part of a navigational watch on a sea-going ship of 200 gross register tons or more are set out in paragraph 2. These requirements are not those for certification of able seamen*, nor, except for ships of limited size, are they minimum requirements for a rating who is to be the sole rating of a navigarional watch. Administrations may require additional training and qualifications for a rating who is to be the sole rating of a navigational watch.

2. Every rating forming part of a navigational watch on a sea going ship of 200 gross register tons or more shall:

a) be not less than 16 years of age;

b) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;

c) satisfy the Administration that he has:

(i) completed approved sea-going service, including not less than six months' sea experience associated, in particular, with navigational watchkeeping duties; or

(ii) successfully undergone special training, either pre-sea or boboard ship, including an adequate period of sea-going service as required by the Administration which shall be not less than two months;

d) have experience or training which includes:

(i) basic principles of fire-fighting, first aid, personal survival techniques, health hazards and personal safety.

(ii) ability to understand orders and make himself understood by the officer of the watch in matters relevant to his duties;

(iii) ability to steer and comply with helm orders, together with sufficient knowledge of magnetic and gyro compasses for performance of these duties;

(iv) ability to keep a proper look out by sight and hearing and report the approximate bearing of a sound signal, light or other object in degrees or points;

(v) familiarity with the change-over from automatic pilot to hand steering and vice-versa;

(vi) knowledge of the use of appropriate internal communication and alarm systems;

(vii) knowledge of pyrotechnic distress signals;

(viii) knowledge of his emergency duties;

(ix) knowledge of shipboard terms and definitions appropriate to his duties.

3. The experience, service or training required by paragraphs 2(c) and (d) may be acquired through performance of duties associated with navigational watchkeeping, but only if such duties are carried out under the direct supervision of the master, officer in charge of the navigational watch or a qualified rating.

4. Administrations shall ensure that an authorized document is issued to every seafarer who by experience or training is qualified in accordance with this Regulation to serve as a rating forming part of a navigational watch, or that his existing document is duly endorsed.

5. A seafarer may be considered by the Administration to have met the requirements of this Regulation if he has served in a relevant capacity in the deck department for a period of not less than one year within the last five years preceding the entry into force of the Convention for that Administration.

Regulation II/7.

Basic Principles to be Observed in Keeping a Watch in Port

1. On any ship safely moored or safely at anchor under normal circumstances in port, the master shall arrange for an appropriate and effective watch to be maintained for the purpose of safety.

2. In organizing the watches note shall be taken of the provisions of the "Recommendation on Principles and Operational Guidance for Deck Officers in Charge of a Watch in Port" and the "Recommendation on Principles and Operational Guidance for Engineer Officers in Charge of an Engineering Watch in Port" adopted by the Interantional Conference on Training and Certification of Seafarers, 1978.

Regulation II/8.

Mandatory Minimum Requirements for a Watch in Port on Ships Carrying Hazardous Cargo.

1. The master of every ship carrying cargo in bulk that is hazardous - whether it is, or may be, explosive, flammable, toxic, health-threatening or environment polluting - shall ensure that a safe deck watch and a safe engineering watch are maintained by the ready availability on board of a duly qualified officer or officers, and ratings where appropriate, even when the ship is safely moored or

* Reference is made to ILO Certification of Able Seamen Convention, 1964 or any syccessive convention.

safely at anchor in port.

2. The master of every ship carrying hazardous cargo other than in bulk - whether it is, or may be, explosive, flammable, toxic, health-threatening or environment polluting - shall in organizing safe watchkeeping arrangements take full account of the nature, quantity, packing and stowage of the hazardous cargo and of any special conditions on board, afloat and ashore.

3. In organizing the watches full account shall be taken of the "Recommendation on Principles and Operational Guidance for Deck Officers in Charge of a Watch in Port" and the "Recommendation on Principles and Operational Guidance for Engineer Officers in Charge of an Engineering Watch in Port" adopted by the International Conference on Training and Certification of Seafarers. 1978.

CHAPTER III.

ENGINE DEPARTMENT

Regulation III/1.

Basic Principles to be Observed in Keeping an Engineering Watch.

1. Parties shall direct the attention of shipowners, ship operators, masters, chief engineer officers and watchkeeping personnel to the following principles which shall be observed to ensure that a safe engineering watch is maintained at all times.

2. The term "watch" is used in this Regulation to mean either a group of personnel composing the watch or a period of respon sibility for an engineer officer during which his physical presence in the machinery space may or may not be required.

3. The basic principles, including but not limited to the following, shall be taken into account on all ships.

4. General

a) The chief engineer officer of every ship is bound, in consultation with the master, to ensure that watchkeeping arrangements are adequate to maintain a safe watch. When deciding the composition of the watch, which may include appropriate engine room ratings, the following criteria, inter alia, shall be taken into account:

(i) type of ship;

(ii) type and condition of the machinery;

(iii) special modes of operation dictated by conditions such aswaether, ice, contaminated water, shallow water, emergency conditions, damage containment or pollution abatement;

(iv) qualifications and experience of the watch;

(v) safety of life, ship, cargo and port, and protection of the environment;

(vi) observance of international, national and local regulations;

(vii) maintaining the normal operations of the ship.

b) Under the direction of the chief engineer officer, the engineer officer in charge of the watch shall be respondible for the inspection, operation and testing, as required, of all machinery and equipment under his responsibility. The engineer officer in charge of a watch is the chief engineer officer's representative and his primary responsibility, at all times, shall be the safe and efficient operation and upkeep of machinery affecting the safety of the ship.

c) The chief engineer officer shall, in consultation with the master, determine in advance the needs of the intended voyage, taking into consideration the requirements for fuel, water, lubricants, chemicals. expendable and other spare parts, tools, supplies and other requirements.

5. Operation

a) The engineer officer in charge of the watch shall ensure that the established watchkeeping arrangements are maintained. Under his general direction engine room ratings, if forming part of the watch shall be required to assist in the safe and efficient operation of the propulsion machinery and the auxiliary equipment.

b) At the commencement of the engineering watch, the current operational parameters and condition of all machinery shall be verified. Any machinery not functioning properly, expected to malfunction or requiring special service, shall be noted allong with any action already taken. Plans shall be made for any further action if required.

c) The engineer officer in charge of the watch shall ensure that the main propulsion plant and auxiliary systems are kept under constant surveillance, inspections are made of the machinery and steering gear spaces at suitable intervals and appropriate action is taken to remedy any malfunction discovered.

d) When the machinery spaccs are in the manned condition, the engineer officer in charge of the watch shall at all times be readily capable of operating the propulsion equipment in response to needs for changes in direction or speed. When the machinery spaces are in the periodic unmanned condition, the designated duty engineer officer in charge of the watch shall be immediately available and on call to attend the machinery spaces.

e) All bridge orders shall be promptly executed. Changes in direction or speed of the pain propulsion unit shall be recorded, except where an Administration determines that the size or characteristics of a particular ship make such recording impracticable. The engineer officer in charge of the watch shall ensure that the main propulsion unit controls, when in the manual mode of operation, are continuously attended under standby or manoeuvring conditions.

f) The engineer officer in charge of the watch shall not be assigned or undertake any duties which would interfere with his supervisory duty in respect of the main propulsion system and its ancillary equipment and he shall ensure that the main propulsion system and auxiliary equipmebt are kept under constant surveillance until he is properly relieved.

g) Due attention shall be paid to the maintenance and support of all machinery, including mechanical, electrical, hydraulic and pneumatic systems, their control apparatus and associated safety equipment, all accommodation service systems equipment and the recording of stores and spare gear usage.

h) The chief enfineer officer shall ensure that the engineer officer in charge of the watch is informed of all preventive maintenance, damage control, or repair operations to be performed during the watch. The engineer officer in charge of the watch shall be responsible for the isolation, by-passing and adjustment of all machinery under his responsibility that iw to be worked on, and shall record all work carried out.

i) Before going off duty, the engineer officer in charge of the watch shall ensure that all events related to the main and auxiliary machinery are suitably recorded.

j) To avoid any danger to the safety of the ship and its crew, the engineer officer in charge of the watch shall notify the bridge immediately in the event of fire, impending actions in machnery spaces that may cause reduction in ship's speed, imminent steering failure. stoppage of the ship's propulsion system or any alteration in the generation of electric power, or similar threat to safety. This notification, where possible, shall be accomplished before changes are made in order to afford the bridge the maximum available time to take whatever actions are possible to avoid a potential marine casualty.

k) When the engine room is put in a standby condition, the engineer officer in charge of the watch shall ensure that all machinery and equipment which may be used during manoeuvring is in a state of immediate readiness and that an adequate reserve of power is available for steering gear and other requirements.

6. Watch requirements

a) Every member of the watch shall be familiar with his assigned watchkeeping duties. In addition, every member shall have with respect to that ship:

(i) knowledge of the use of appropriate internal communication systems;

(ii) knowledge of escape routes from machinery spaces;

(iii) knowledge of engine room alarm systems and the ability to distinguish between the various alarms with special reference to the CO_2 alarm;

(iv) knowledge of the positions and use of the fire-fighting equipment in the machinery spaces.

b) The composition of an underway watch shall, at all times, be adequate to ensure the safe operation of all machinery affecting the operation of the ship, in either automated or manual mode and be appropriate to the prevailing circumstamces and conditions. To achieve this, the following, inter alia, shall be taken into acount:

(i) adequate supervision, at all times, of machinery affecting the safe operation of the ship;

(ii) condition and reliability of any remotely operated propulsion and steering equipment and their controls, control location and the procedures involved in placing them in a manual mode of operation in the event of break-down or emergency;

(iii) location and operation of fixed fire detection, fire extinction or fire containment devices and apparatus;

(iv) use and operational condition of auxiliary, standby and emergency equipment affecting the safe navigation, mooring or docking operations of the ship;

(v) steps and procedures necessary to maintain the condition of machinery installations in order to ensure their efficient operation during all modes of ship operation;

(vi) any other demands on the watch which may arise as a result of special operating circumstances.

c) At an unsheltered anchorage the chief engineer officer shall consult with the master whether or not to maintain an underway watch.

7. Fitness for duty

The watch system shall be such that the efficiency of the watch is not impaired by fatigue. Duties shall be so organized by the chief engineer officer that the first watch at the commencement of a voyage and the subsequent relieving watches are sufficiently rested and otherwise fit for duty.

8. Protection of the marine environment

All engineer officers and engine room ratings shall be aware of the serious effects of operational or accidental pollution of the marine environment and shall take all possible precautions to prevent such pollution, particularly within the framework of relevant international and port regulations.

Regulation III/2.

Mandatory Minimum Requirements for Certification of Chief Engineer Officers and Second Enfineer Officers of Ships Powered by Main Propulsion Machinery of 3000 kW Propulsion Power or More.

1. Every chief engineer officer and second engineer officer of a sea-going ship powered by main propulsion machinery of 3000 kW propulsion power or more shall hold an appropriate certificate.

2. Every candidate for certification shall:

a) satisfy the Administration as to medical fitness, including eyesight and hearing;

b) meet the requirements for certification as an engineer officer in charge of a watch; and

(i) for certification as second engineer officer, have not less than 12 months' approved sea-going service as assistant engineer officer or engineer officer;

(ii) for certification as chief engineer officer, have not less than 36 months' approved sea-going service of which not less than 12 months shall be served as an engineer officer in a position of responsibility while qualified to serve as second engineer officer;

c) have attended an approved practical fire-fighting course;

d) have passed appropriate examination to the satisfaction of the Administration. Such examination shall include the material set out in the Appendix to this Regulation, except that the Administration may vary these examination requirements for officers of ships with. limited propulsion power that are engaged on near-coastal voyages, as it considers necessary, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters.

3. Training to achieve the necessary theoretical knowledge and practical experience shall take into account relevant international regulations and recommendations.

4. The level of knowledge required under the differenta paragraphs of the Appendix may be varied according to whether the certificate is being issued at chief engineer officer or second engineer officer level.

APPENDIX TO REGULATION III/2.

Minimum knowledge required for certification of chief engineer officers and second engineer officers of ships powered by main propulsion machinery of 300 kW propulsion power or more.

1. The syllabus given below is compiled for examination of candidates for certification as chief engineer officer or second engineer officer of ships powered by main propulsion machinery of 3000 kW propulsion power or more. Bearing in mind that a second engineer officer shall be in a position to assume the responsibilities of a chief engineer officer at any time, examination in these subjects shall be designed to test the candidate's ability to assimilate all available information that affects the safe operation of the ship's machinery.

2. With respect to paragraph 4(a) below, the Administration may omit knowledge requirements for types of propulsion machinery other than those machinery installations for which the certificate to be awarded shall be valid. A certificate awarded on such a basis shall not be valid for any category of machinery installation which has been omitted until the engineer officer proves to limitation shall be stated in the certificate.

3. Every candidate shall possess theoretical knowledge in the following subjects:

a) thermodynamics and heat transmission;

b) mechanics and hydromechanics;

c) opertional principles of ships' power installations (diesel, steam and gas turbine) and refrigeration;

d) physical and chemical properties of fuels and lubricants;

e) technology of materials;

f) chemistry and physics of fire and extinguishing agents;

g) marine electrotechnology, electronics and electrical equipment;

h) fundamentals of automation, instrumentation and control systems;

i) naval architecture and ship construction, including damage control.

4. Every candidate shall possess adequate practical knowledge in at least the following subjects:

a) operation and maintenance of:

(i) marine diesel engines;

(ii) marine steam propulsion plant;

(iii) marine gas turbines;

b) operation and maintenance of auxiliary machinery, including pumping and piping systems, auxiliary boiler plant and steering gear systaems;

c) operation, testing and maintenance of electrical and control equipment;

d) operation and maintenance of cargo handling ewuipment and deck machinery;

e) detection of machinery malfunction, location of faults and actiopn to prevent damage;

f) organization of safe maintenance and repair procedures; methods of, and aids for, fire prevention, detection and extinction;

g) methods of, and aids for fire prevention, detection andextinction;

h) methods and aids to prevent pollution of the environment by ships;

i) regulations to be observed to prevent pollution of the marine environment;

j) effects of marine pollution on the environment;

k) finst aid related to injuries which might be expected in machinery spaces and use of first aid equipment;

l) functions and ude of life-saving appliances;

m) methods of damage control;

n) safe working practices.

5. Every candidate shall possess a knowledge of international maritime law embodied in international agreements and conventions as they affect the specific obligations and responsibilities of the engine department, particularly those concerning safety and the protection of the marine environment. The extent of knowledge of national maritime legislation is left to the discretion of the Administration but shall include national arrangements for implementing international agreements and conventions.

6. Every candidate shall possess a knowledge of personnel management, organization and training aboard ships.

Regulation III/3.

Mandatory Minimum Requirements for Certification of Chief Engineer Officers and Second Engineer Officers of Ships Powered by Main Propulsion Machinery between 750 kW and 3000 kW Propulsion Power.

1. Every chief engineer officer and cecond engineer officer of a sea-going ship powered by main propulsion machinery of between 750 and 3000 kW propulsion power shall hold an appropriate certificate.

2. Every candidate for certification shall:

a) satisfy the Administration as to medical fitness, including eyesight and hearing;

b) meet the requirements for certification as an engineer officer in charge of a watch; and

(i) for certification as second engineer officer, have not less than 12 months' approved sea-going service as assistant engineer officer or engineer officer;

(ii) for certification as chief engineer officer, have not less than 24 months' approved sea-going service of which not less than 12 months shall be served while qualified to serve as second engineer officer;

c) have attended an approved practical fire-fighting course;

d) have passed appropriate examination to the satisfaction of the Administration. Such examination to the satisfaction of the Administration. Such examination shall include the material set out in the Appendix to this Regulation, except that the Administration may vary the requirements for examination and sea-going service for officers of ships engaged on near-coastral voyages, bearing in mind the types of automatic and remotely operated controls with which such ships are fitted and the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters.

3. Training to achieve the necessary theoretical knowledge and practical experience shall take into account relevant international regulations and recommendations.

4. The level of knowledge required under the different paragraphs of the Appendix may be varied according to whether the certificate is being issued at chief engineer officer or second engineer officer level.

5. Every engineer who is qualified to serve as second engineer officer of ships powered by main propulsion machinery of 3000 kW propulsion power or more, may serve as chief engineer officer of ships powered by main propulsion machinery of less than 3000 kW propulsion power provided that not less than 12 months' approved sea-going service shall have been served as an engineer officer in a position of responsibility.

APPENDIX TO REGULATION III/3.

Minimum knowledge required for certification of chief engineer officers and second engineer officers of ships powered by main propulsion machinery of between 750 kW and 3000 kW propulsion power.

1. The syllabus given below is compiled for examination of candidates for certification as chief engineer officer or second engineer officer of ships powered by main propulsion machinery of between 750 kW and 3000 kW propulsion power. Bearing in mind that a second engineer officer shall be in a position to assume the responsibilities of the chief engineer officer shall be in a position to assume the responsibilities of the chief engineer officer at any time, examination in these subjects shall be designed to test the candidate's ability to assimilate all available information that affects the safe operation of the ship' s machinery.

2. With respect to paragraphs 3(d) and 4(a) below, the Administration may omit knowledge requirements for types of propulsion machinery other than those machinery installations for which the certificate to be awarded shall be valid. A certificate awarded on such a basis shall not be valid for any category of machinery installation which has been omitted until the engineer officer proves to be competent in these items to the satisfaction of the Administration. Any such limitation shall be stated in the certificate.

3. Every candidate shall possess sufficient elementary theoretical knowledge to understrand the basic principles involved in the following subjects:

a) combustion processes;

b) heat trasmission;

c) mechanics and hydromechanics;

d) (i) marine diesel engines;

(ii) marine steam propulsion plant;

(iii) marine gas turbines;

e) steering gear systems;

f) properties of fuels and lubricants;

g) properties of materials;

h) fire-extinguishing agents;

i) marine electrical equipment;

j) automation, instrumentation and control systems;

k) ship construction, including damage control;

l) auxiliary systems.

4. Every candidate shall possess adequate practical knowledge, in at least the following subjects:

a) operation and maintenance of:

(i) marine diesel engines;

(ii) marine steam propulsion plant;

(iii) marine gas turbines;

b) operation and maintenance auxiliary machinery systems, including steering gear systems;

c) operation, testing and maintenance of electrical and control equipment;

d) operation and maintenance of cargo handling equipment and deck machinery;

e) detection of machinery malfunction, location of faults and action to prevent damage;

f) organization of safe maintenance and repair procedures;

g) methods of, and aids for, fire prevention, detection and extinction;

h) regulations to be observed regarding pollution of the marine environment and methods and aids to prevent sush pollution;

(i) first aid related to injuries which might be expected in machinery spaces and use of first aid equipment;

j) functions and use of life-saving appliances;

k) methods of damage control with specific reference to action to be taken in the event of flooding of sea water into the engine room;

l) safe working practices.

5. Every candidate shall possess a knowledge of international maritime law as embodied in international agreements and conventions as they affect the specific obligations and responsibilities of the engine department; particularly those concerning safety and the protection of the marine environment. The extent of knowledge of national maritime legislation is left to the discretion of the Administration but shall include national arrangements for implementing international agreements and conventions.

6. Every candidate shall possess a knowledge of personnel management, organization and training aboard ships.

Regulation III/4.

Mandatory Minimum Requirements for Certification of Engineer Officers in Charge of a Watch in a Traditionally Manned Engine Room or Designated Duty Engineer Officers in a Periodically Unmanned Engine Room.

1. Every engineer officer in charge of a watch in a traditionally

manned engine room or the designated duty engineer officer in a periodically unmanned engine room on a sea- going ship powered by main propulsion machinery of 750 kW propulsion power or more shall hold an appropriate certificate.

2. Every candidate for certification shall:

a) be not less than 18 years of age;

b) satisfy the Administration as to medical fitness, including eyesight and hearing;

c) have not less than a total of three years approved education or training, relevant to the duties a marine engineer;

d) have completed an adequate period of sea-going service which may have been included within the period of three years stated in subparagraph (c);

e) satisfy the Administration that he has the theoretical and practical knowledge of the operation and maintenance of marine machinery appropriate to the duties of an engineer officer;

f) have attended an approved practical fire-fighting course;

g) have knowledge of safe working practices.

The Administration may vary the requirement of syb-paragraphs (c) and (d) for engineer officers of ships powered by main propulsion machinery of less than 3000 kW propulsion power engaged on near-coastal voyages, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters.

3. Every candidate shall have knowledge of the operation and maintenance of main and auxiliary machinery, which shall include knowledge of relevant regulatory requirements and also knowledge of at least the following specific items:

a) Watchkeeping routines

(i) duties associated with taking over and accepting a watch;

(ii) routine duties undertaken during a watch;

(iii) maintenance of the machinery space log book and the significance of readings taken;

(iv) duties associated with handing over a watch.

b) Main and auxiliary machinery

(i) assisting in the preparation of main machinery and preparation of auxiliary machinery for operation;

(ii) operation of steam boilers, including combustion system;

(iii) |methods| of checking water level in steam boilers and action necessary if water level is abnormal;

(iv) lacation| of common faults of machinery and plant in engine and boiler rooms and action necessary to prevent damage.

c) Pumping systems

(i) routine pumping operations;

(ii) operation of bilge, ballast and cargo pumping systems.

d) Generating plant·

Preparing starting, coupling and changing over alternators or generators.

e) Safety and emergency procedures

(i) safety precautions to be observed during a watch and immediate actions to be taken in the event of a fire or accident, with particular reference to oil systems;

(ii) safe isolation of electrical and other types of plant and equipment required before personnel are permitted to work on such plant and equipment.

f) Anti-pollution procedures

The precautions to be observed to prevent pollution of the environment by oil, cargo residue, sewage, smoke or other pollutants. The use of pollution prevention equipment, including oily water separators, sludge tank systems and sewage disposal plant.

g) First aid

Basic first aid related to injuries which might be expected in machinery spaces.

4. Where steam boilers do not form part of a ship's machinery, the Administration may omit the knowledge requirements of paragraphs 3(b) (ii) and (iii). A certificate awarded on such a basis shall not be valid for service on ships in which steam boilers form part of a ship's machinery until the engineer officer proves to be competent in the omitted items to the satisfaction of the Administration. Any sych limitations shall be stated in the certificate.

5. The training to achieve the necessary theoretical knowledge and practical experience shall take into account relevant international regulations and recommendations.

Regulation III/5.

Mandatory Minimum Requirements to Ensure the Continued Proficiency and Updating of Knowledge for Engineer Officers

1. Every engineer officer holding a certificate who is serving at sea or intends to return to sea after a period ashore shall, in order to continue to qualify for seagoing service in the rank appropriate to his certificate, be required at regular intervals not exceeding five years to satisfy the Administration as to:

a) medical fitness, including eyesight and hearing; and

b) professional competence:

(i) by approved service as an engineer officer of at least one year duting the preceding five years; or

(ii) by virtue of having performed functions relating to the duties appropriate to the grade of certificate held which is considered to be at least equivalent to the sea-going service required in paragraph 1(b)(i); or

(iii) by one of the following:

– passing an approved test; or

– successfully completing an approved course or courses; or

– having completed approved sea-going service as an engineer officer for a period of not less than three months in a supernumerary capacity, or in a lower rank than that for which he holds the certificate, immediately prior to taking up the rank to which he is entitled by virtue of his certificate.

2. The course or course or coyrses referred to in paragraph 1 (b)(iii) shall include, in particular, changes in the relevant international regulations and recommendations concerning the safety of life at sea and the protection of the marine environment.

3. The Administration shall ensure that the texts of recent changes in international regulations concerning the safety of life at sea and the protection of the marine environment are made available to ships under its jurisdiction.

Regulation III/6.

Mandatory Minimum Requirements for Ratings Forming Part of an Engine Room Watch

1. The minimum requirements for a rating if forming part of an engine room watch shall be as set out in paragraph 2. These requirements are not for:

a) a rating nominated as the assistant to the engineer officer in charge of the watch;*

b) a rating who is under training;

c) a rating whose duties while on watch are of an unskilled nature.

2. Every rating forming part of an engine room watch shall:

a) be not less than 16 years of age;

b) satisfy the Administration as to medical fitness, including eyesight and hearing;

c) satisfy the Administration as to:

(i) experience or training regarding fire-fighting, basic first aid, personal survival techniques, health hazards and personal safety;

(ii) ability to understand orders, and make himself understood in mathers| relevant to his duties;

d) satisfy the Administration that he has·

(i) shore experience relevant to his sea-going duties supplemented by an adequate period of sea-going service as required by the Administration; or

(ii) undergone special training either pre-sea or on board ship, including an adequate period of sea-going service as required by the Administration;or

(iii) appreved sea-going service of at least six months.

3. Every such rating shall have knowledge of:

a) engine room watchkeeping procedures and the ability to carry out a watch routine appropriate to his duties;

* Reference is made to Resolution 9 "Redommendation on Minimum Requirements for a Rating nominated as the Assistant to the Engineer Officer in Charge of the Watch" adopted by the International Conference on Training and Certification of

b) safe working practices as related to engine room operations;

c) terms used in machinery spaces and names of machinery and equipment relative to his duties;

d) basic environmental protection procedures.

4. Every rating required to keep a boiler watch shall have knowledge of the safe operation of boilers, and shall have the ability to maintain the correct water levels and steam pressures.

5. Every rating forming part of an engine room watch shall be familiar with his watchkeeping duties in the machinery spaces on the ship on which he is to serve. In particular, with respect to that ship the rating shall have:

a) knowledge of the use of appropriate internal communication systems;

b) Knowledge of escape routes from machinery spaces;

c) knowledge of engine room alarm systems and ability to distinguish between the various alarms with special reference to fire extinguishing gas alarms;

d) familiarity with the location and use of fire fighting-equipment in the machinery spaces.

6. A seafarer may be considered by the Administration to have met the requirements of this Regulation if he has served in a relevant capacity in the engine department for a period of not less than one year within the last five years preceding the entry into force of the Convention for that Administration.

CHAPTER IV

RADIO DEPARTMENT

RADIO WATCHKEEPING AND MAINTENANCE

Explanatory note:

Mandatory provisions relating to radio watchkeeping are set forth in the Radio Regulations, and the safety radio watchkeeping and maintenance provisions are set forth in the International Convention for the Safety of Life at Sea and in the Radio Regulations, as these two sets of Regulations may be amended and are in force. Attention is also directed to the relevant resolutions adopted by the International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1978.

Regulation IV/1.

Mandatory Minimum Requirements for Certification of Radio Officers

1. Every radio officer in charge of, or performing, radio duties in a ship shall hold an appropriate certificate or certificates issued or recognized by the Administration under the provisions of the Radio Regulations, and have adequate qualifying service.

2. In addition, a radio officer shall:

a) be not less than 18 years of age;

b) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight, hearing and speech;

c) meet the requirements of the Appendix to this Regulation.

3 Every candidate for a certificate shall be required to pass an examination or examinations to the satisfaction of the Administration concerned.

4. The level of knowledge required for certification shall be sufficient for the radio officer to carry out his radio duties safely and efficiently. In determining the appropriate level of knowledge and the training necessary to achieve that knowledge and practical ability, the Administration shall take into account the requirements of the Radio Regulations and the Appendix to this Regulation. Administrations shall also take into account the relevant resolutions adopted by the International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1978, and relevant IMCO recommendations.

APPENDIX TO REGULATION IV/1.

Minimum additional knowledge and training requirements for radio officers

In addition to satisfying the requirements for the issue of a certificate in compliance with the Radio Regulations, radio officers shall have knowledge and training, including practical training, in the following:

a) the provision of radio services in emergencies, including:

(i) abandon ship;

(ii) fire aboard ship;

(iii) partial or full breakdown of the radio station;

b) the operation of lifeboats, liferafts, buoyant apparatus and their equipment, with special reference to portable and fixed lifeboat radio apparatus and emergency position-indicating radio beacons;

c) survival at sea;

d) first aid;

e) fire prevention and fire-fighting with particular reference to the radio installation;

f) preventive measures for the safety of ship and personnel in connexion with hazards related to radio equipment, including electrical, radiation, chemical and mechanical hazards;

g) the use of the IMCO Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR) with particular reference to radiocommunications;

h) ship position-reporting systems and procedures;

i) the use of the International Code of Signals and the IMCO Standard Marine Navigational Vocabulary;

j) radio medical systems and procedures.

Regulation IV/2.

Mandatory Minimum Requirements to Ensure the Continued Proficiency and Updating of Knowledge for Radio Officers.

1. Every radio officer holding a certificate or certificates issued or recognized by the Administration shall, in order to continue to qualify for sea-going service, be required to satisfy the Administration as to the following:

a) medical fitness, particularly regarding eyesight, hearing and speech, at regular intervals not exceeding five years; and

b) professional competence:

(i) by approved radiocommunications service as a radio officer with no single interruption of service exceeding five years;

(ii) following such interruption, by passing an approved test or successfully completing an approved training course or courses at sea or ashore, which shall include elements that are of direct relevance to the safety of life at sea and modern radiocommunication equipment and may also include radionavigation equipment.

2. When new modes, equipment or practices are being introduced aboard ships entitled to fly its flag, the Administration may require radio officers to pass an approved test or successfully complete an appropriate training course or courses, at sea or ashore, with particular reference to safety duties.

3. Every radio officer shall, to continue to qualify for sea-going service on board particular types of ships for which special training requirements have been internationally agreed upon, successfully complete approved relevant training or examinations which shall take into account relevant international regulations and recommendations.

4. The Administration shall ensure that the texts of recent changes in international regulations relating to radiocommunications and relevant to the safety of life at sea, are available to ships under its jurisdiction.

5. Administrations are encouraged, in consultation with those concerned, to formulate or promote the formulation of a structure of

refresher and updating courses, either voluntary or mandatory, as appropriate, at sea or ashore, for radio officers who are serving at sea and especially for re-entrants to sea-going service. The course or courses shall include elements that are of direct relevance to radio duties and include changes in marine radiocommunication technology and relevant international regulations and recommendations* concerning the safety of life at sea.

Regulation IV/3.

Mandatory Minimum Requirements for Certification of Radiotelephone Operators.

1. Every radiotelephone operator in charge of, or performing, radio duties in a ship shall hold an appropriate certificate or certificates issued or recognized by the Administration under the provisions of the Radio Regulations.

2. In addition, such radiotelephone operator of a ship which is required to have a radiotelephone station by the International Convention for the Safety of Life at Sea, shall:

a) be not less than 18 years of age;

b) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight, hearing and speech;

c) meet the requirements of the Appendix to this Regulation.

3. Every candidate for a certificate shall be required to pass an examination or examinations to the satisfaction of the Administration concerned.

4. The level of knowledge required for certification shall be sufficient for the radiotelephone operator to carry out his radio duties safely and efficiently. In delermining the appropriate level of knowledge and the training necessary to achieve that knowledge and practical ability, the Administration shall take into account the requirements of the Radio Regulations and the Appendix to this Regulation. Administrations shall also take into account the relevant resolutions adopted by the International Conference on Training and Certification of Seafarers, 1978, and relevant IMCO recommendations.

APPENDIX TO REGULATION IV/3.

Minimum additional knowledge and training requirements for radiotelephone operators.

In addition to satisfying the requirements for the issue of a certificate in compliance with the Radio Regulations, radiotelephone opertors shall have knowledge and training, including practical training, in the folowing:

a) the provision of radio services in emergencies, including:

(i) abandon ship;

(ii) fire aboard ship;

(iii) partial or full breakdown of the radio station;

b) the operation of lifeboats, liferafts, buoyant apparatus and their equipment, with special reference to portable and fixed lifeboat radio apparatus and emergency position-indicating radio beacons;

c) survival at sea;

d) first aid;

e) fire prevention and fire-fighting with particular reference to the radio installation;

f) preventive measures for the safety of ship and personnel in connexion with hazards related to radio equipment, including electrical, radiaton, chemical and mechanical hazards;

g) the use of the IMCO Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR) with particular reference to radiocommunications;

h) ship position-reporting systems and procedures;

i) the use of the International Code of Signals and the IMCO Standard Marine Navigational Vocabulary;

j) radio medical systaems and procedures.

* Including any IMCO recommendations concerning the development of the maritime distress system.

CHAPTER V

SPECIAL REQUIREMENTS FOR TANKERS

Regulation V/1.

Mandatory Minimum Requirements for the Training and Qualifications of Masters, Officers and Ratings of Oil Tankers.

1. Officers and ratings who are to have specific duties, and responsibilities related to those dyties, in connexion with cargo and cargo equipment on oil tankers and who have not served on board an oil tanker as part of the regular complement, before carrying out such duties shall have completed an appropriate shore-based fire-fighting course; and

a) an aporopriate period of supervised shipboard service in order to acquire adequate knowledge of safe operational practices; or

b) an approved oil tanker familiarization course which includes basic safety and pollution prevention precautions and procedures, layouts of different types of oil tankers, types of cargo, their hazards and their handling equipment, general operational sequence and oil tanker terminology.

2. Masters, chief engineer officers, chif mates, second engineer officers and, if other than the foregoing, any person with the immediate responsibility for loading, discharging and care in transit or handling of cargo, in addition to the provisions of paragraph 1, shall have:

a) relevant experience appropriate to their duties on oil tankers; and

b) completed a specialized training programme appropriate to their duties, including oil tanker safety, fire safety measures and systems, pollution prevention and control, operational practice and obligations under applicable laws and regulations.

3. Within two years after the entry into force of the Convention for a Party, a seafarer may be considered to have met the requirements of paragraph 2(b) if he has served in a relevant capacity on board oil tankers for a period of not less than one year within the preceding five years.

RegulationV/2.

Mandatory Minimum Requirements for the Training and Qualifications of Masters, Officers and Ratings of Chemical Tankers.

1. Officers and ratings who are to have specific duties, and responsibilities related to those duties, in connexion with cargo and cargo equipment on chemical tankers and who have not served on board a chemical tanker as part of the regular complement,before carrying out such duties shall have completed an appropriate shore-based fire-fighting course; and

a) an appropriate period of supervised shipboard service in order to acquire adequate knowledge of safe operational practices; or

b) an approved oil tanker familiarization course which includes basic safety and pollution prevention precautions and procedures, layouts of different types of oil tankers, types of cargo, their hazards and their handling equipment, general operational sequence and oil tanker terminology.

2. Masters, chief engineer officers, chief mates, second engineer officers and, if other than the foregoing, any person with the immediate responsibility for loading, discharging and care in transit or handling of cargo, in addition to the provisions of paragrapf 1, shall have:

a) relevant experience appropriate to their duties on oil tankers; and

b) completed a specialized training programme appropriate to their duties including oil tanker safety, fire safety measures and systems, pollution prevention and control, operational practice and obligations under applicable laws and regulations.

3. Within two years after the entry into force of the Convention for a Party, a seafarer may be considered to have met the requirements of paragraph 2(b) if he has served in a relevant capacity on board oil tankers for a period of not less than one year within the preceding five years.

Regulation V/3.

Mandatory Minimum Requirements for the Training and Qualifications of Masters, Officers and Ratings of Liquefied Gas Tankers.

1. Officers and ratings who are to have specific duties, and responsibilities related to those duties, in connexion with cargo and cargo equipment on liquefied gas tankers and who have not served on board a liquefied gas tandker as part of the regular complement, before carrying out such duties shall have completed an appropriate shore-based fire-fighting course; and

a) an appropriate period of supervised shipboard service in order to acquire adequate knowledge of safe operational practices; or

b) an approved liquefied gas tanker familiarization course which includes basic safety and pollution prevention precautions and procedures, layouts of different types of liquefied gas tankers, types of cargo, their hazards and their handling equipment, general operational sequence and liquefied gas tanker terminology.

2. Masters, chief engineer officers, chief mates, second engineer officers and, if other than the foregoing, any person with the immediate responsibility for loading, discharging and care in transit or handling of cargo, in addition to the provisions of paragraph 1, shall have:

a) relevant experience appropriate to their duties on liquiefied gas tandkers; and

b) completed a specialized training programme appropriate to their duties including liquefied gas tanker safety, fire safety measures and systems, pollution prevention and control, operational practice and obligations under applicable laws and regulations.

3. Within two years after the entry into force of the Convention for a Party, a seafarer may be considered to have met the requirements of paragraph (2)(b) if he has served in a relevant capacity on board liquefied gas tankers for a period of not less than one year within the preceding five years.

CHAPTER VI

PROFICIENCY IN SURVIVAL CRAFT

Regulation VI/1.

Mandatory Minimum Requirements for the Issue of Certificates of Proficiency in Survival Craft.

Every seafarer to be issued with a certificate of proficiency in survival craft shall:

a) be not less than 17 1/2 years of age;

b) satisfy the Administration as to medical fitness;

c) have approved sea-going service of not less than 12 months or have attended an approved training course and have approved sea-going service of not less than nine months;

d) satisfy the Administration by examination or by continuous assessment during an approved training course that he possesses knowledge of the contents of the Appendix to this Regulation;

e) demonstrate to the satisfaction of the Administration by examination or by continuous assessment during an approved training course that he possesses the ability to:

(i) don a life-jacket correctly; safely jump from a height into the water; board a survival craft from the water while wearing a life-jacket;

(ii) right an inverted liferaft while wearing a life-jacket;

(iii) interpret the markings on survival craft with respect tothe number of persons they are permitted to carry;

(iv) make the correct commands reqiured for launching and boarding the survival craft, clearing the ship and handling and disembarking from the survival craft;

(v) prepare and launch survival craft safely into the water and clear the ship's side quickly;

(vi) deal with injured persons both during and after abandonment;

(vii) row and steer, erect a mast, set the sails, manage a boat under sail and steer a boat by compass;

(viii) use signalling equipment, including pyrotechnics;

(ix) use portable radio equipment for survival craft.

APPENDIX TO REGULATION VI/1.

Minimum knowledge required for the issue of certificates of proficiensy in survival craft.

1. Types of emergency situations which may occur, such as collisions, fire, foundering.

2. Principles of survival including:

a) value of training and drills;

b) need to be ready for any emergency;

c) actions to be taken when called to survival craft stations;

d) actions to be taken when required to abandon ship;

e) actions to be taken when in the water;

f) actions to be taken when aboard a survival craft;

g) main dangers to survivors.

3. Special duties assigned to each crew member as indicated in the muster list, including the differences between the signals calling all crew to survival craft and to fire stations.

4. Types of life-saving appliances normally carried on board ships.

5. Construction and outfit of survival craft and individual items of their equipment.

6. Particular characteristics and facilities of survival crat.

7. Various types of devices used for launching survival craft.

8. Methods of launching survival craft into a rough sea.

9. Action to be taken after leaving the ship.

10. Handling survival craft in rough weather.

11. Use of painter, sea anchor and all other equipmpent.

12. Apportionment of food and water in survival craft.

13.Methods of helicopter rescue.

14.Use of the first aid kit and resuscitation techniques.

15. Radio devices carried in survival craft, including emergency position indicating radio beacons.

16. Effects of hypothermia and its prevention; use of protective covers and protective garments.

17. Methods of starting and operating a survival craft engine and its accessories together with the use of fire extinguisher provided.

18. Use of emergency boats and motor lifeboats for marshalling liferafts and rescue of survivors and persons in the sea.

19. Beaching a survival craft.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΕΚΔΟΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ, 1978

ΤΑ ΜΕΡΗ ΑΥΤΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Ἐπειδὴ ἐπιθυμοῦν νὰ προάγουν τὴν ἀσφάλεια τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς καὶ τῆς περιουσίας στὴ θάλασσα καθὼς καὶ τὴν προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος μὲ τὴν καθιέρωση, ὕστερα ἀπὸ κοινὴ συμφωνία, διεθνῶν πρότυπων ἐκπαίδευσης, ἔκδοσης πιστοποιητικῶν καὶ τήρησης φυλακῶν τῶν ναυτικῶν,

ἐπειδὴ θεωροῦν ὅτι ὁ σκοπὸς αὐτὸς μπορεῖ νὰ ἐπιτευχθεῖ κατὰ τὸν καλύτερο δυνατὸ τρόπο μὲ τὴ σύναψη Διευθνοῦς Σύμβασης «γιὰ πρότυπα ἐκπαίδευσης, ἔκδοσης πιστοποιητικῶν καὶ τήρησης φυλακῶν τῶν ναυτικῶν.

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ τα παρακάτω:

Ἄρθρο I.

Γενικὲς ὑποχρεώσεις ἀπὸ τὴ Σύμβαση.

1. Τὰ Μέρη ἀναλαμβάνουν νὰ θέσουν σὲ ἐφαρμογή, τὶς διατάξεις τῆς Σύμβασης καὶ τοῦ Παραρτήματός της, ποὺ θὰ ἀποτελεῖ ἀναπόσπαστο μέρος τῆς Σύμβασης. Ὁποιαδήποτε ἀναφορὰ στὴ Σύμβαση ἀποτελεῖ ταυτόχρονα ἀναφορὰ στὸ παράρτημα.

2. Τὰ Μέρη ἀναλαμβάνουν νὰ ἐκδώσουν ὅλους τοὺς νόμους, διατάγματα, ἐγκύκλιους καὶ κανονισμοὺς καὶ νὰ λάβουν ὅλα τὰ λοιπὰ μέτρα, ποὺ θὰ ἦταν ἀναγκαῖα, γιὰ νὰ προσδόσουν στὴ Σύμβαση πλήρη ἰσχύ, ἔτσι ὥστε νά ἐξασφαλίζεται ὅτι ἀπὸ πλευρᾶς ἀσφάλειας τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς καὶ τῆς περιουσίας στὴ θάλασσα καθὼς καὶ τῆς προστασίας τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος, οἱ ναυτικοὶ στὰ πλοῖα ἔχουν τὰ κατάλληλα προσόντα καὶ εἶναι ἱκανοὶ γιὰ τὴν ἐκτέλεση τῶν καθηκόντων τους.

Ἄρθρο II.

Ὁρισμοί.

Γιὰ τὸ σκοπὸ τῆς Σύμβασης, ἐκτὸς ἂν ρητὰ προβλέπεται διαφορετικά:

α) «Μέρος» σημαίνει τὸ Κράτος γιὰ τὸ ὁποῖο ἡ Σύμβαση ἔχει τεθεῖ σὲ ἐφαρμογή.

β) «Διοίκηση» σημαίνει τὴν Κυβέρνηση τοῦ Μέρους τοῦ ὁποίου τὴ σημαία ἔχει δικαίωμα νὰ φέρει τὸ πλοῖο.

γ) «Πιστοποιητικό» σημαίνει ἔγγραφο σὲ ἰσχὺ μὲ ὁποιοδήποτε ὄνομα εἶναι αὐτὸ γνωστό, ἔχε ἐκδοθεῖ ἀπὸ τὴ Διοίκηση ἢ κατ' ἐξουσιοδότηση αὐτῆς ἢ ἔχει ἀναγνωρισθεῖ ἀπὸ τὴ Διοίκηση, μὲ τὸ ὁποῖο παρέχεται τὸ δικαίωμα στὸν κάτοχό του νά ὑπηρετεῖ ὅπως ἀναφέρεται στὸ ἔγγραφο αὐτὸ ἢ καθορίζεται ἀπὸ τοὺς ἐθνικοὺς κανονισμούς.

δ) «Κάτοχος πιστοποιητικοῦ» σημαίνει τὸν ἐφοδιασμένο κανονικὰ μὲ πιστοποιητικό.

ε) «Ὀργανισμός» σημαίνει τὸν Διακυβερνητικὸ Ναυτιλιακὸ Συμβουλευτικὸ Ὀργανισμὸ (IMCO).

στ) «Γενικὸς Γραμματέας» σημαίνει τὸν Γενικὸ Γραμματέα τοῦ Ὀργανισμοῦ.

ζ) «Θαλασσοπλοοῦν πλοῖο» σημαίνει κάθε πλοῖο ἐκτὸς ἐκείνων ποὺ ἀπασχολοῦνται ἀποκλειστικὰ σὲ ἐσωτερικὰ ὕδατα ἢ μέσα ἢ πλησίον προασπισμένων ὑδάτων ἢ περιοχῶν ὅπου ἐφαρμόζονται κανονισμοὶ λιμένος.

η) «Ἁλιευτικὸ σκάφος» σημαίνει σκάφος χρησιμοποιούμενο γιὰ τὴν ἁλιεία ἰχθύων, φαλαινῶν, φωκῶν ἢ ἄλλων ζώντων ὀργανισμῶν τῆς θάλασσας.

ι) «Κανονισμοὶ Ραδιοεπικοινωνιῶν» σημαίνει τοὺς Κανονισμοὺς Ραδιοεπικοινωνιῶν τοὺς προσαρτημένους ἢ τοὺς θεωρούμενους ὡς προσαρτημένους στὴν πιὸ πρόσφατη Διευθνὴ Σύμβαση Τηλεπικοινωνιῶν ποὺ ἰσχύει κάθε φορά.

Ἄρθρο III,

Ἐφαρμογή.

Ἡ Σύμβαση θὰ ἐφαρμόζεται σὲ ναυτικοὺς ποὺ ὑπηρετοῦν σὲ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα ἐξουσιοδοτημένα νὰ φέρουν τὴ σημαία ἑνὸς Μέρους, μὲ ἐξαίρεση αὐτῶν ποὺ ὑπηρετοῦν σέ:

α) Πολεμικὰ πλοῖα, βοηθητικὰ τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ ἢ ἄλλα πλοῖα ποὺ τὴν κυριότητα ἢ διαχείρηση ἔχει τὸ Κράτος καὶ τὰ ὁποῖα ἀπασχολοῦνται μόνο σὲ Κυβερνητικὴ μὴ ἐμπορικὴ Ὑπηρεσία. Πάντως, χωρὶς νὰ παραβλάπτονται οἱ ἐπιχειρήσεις ἢ ἐπιχειρησιακὲς ἱκανότητες τῶν πλοίων τῶν ὁποίων τὴν κυριότητα ἢ διαχείρηση ἔχει τὸ Κράτος, κάθε Μέρος θὰ ἐξασφαλίζει μὲ τὴν λήψη τῶν κατάλληλων μέτρων ὅτι τὰ πρόσωπα ποὺ ὑπηρετοῦν σὲ τέτοια πλοῖα ἀνταποκρίνονται στὶς ἀπαιτήσεις τῆς Σύμβασης, σὲ ὅτι αὐτὸ εἶναι εὔλογο καὶ ἐφικτό.

β) Ἁλιευτικῶν σκαφῶν.

γ) Θαλαμηγῶν ἀναψυχῆς ποὺ δὲν ἀπασχολοῦνται σὲ ἐμπορικὲς ἐπιχειρήσεις ἢ

δ) Ξύλινα πλοῖα πρωτόγονης ναυπηγήσεως.

Ἄρθρο IV.

Ἀνακοίνωση πληροφοριῶν.

1. Τὰ Μέρη θὰ ἀνακοινώνουν, ὅσο τὸ δυνατὸ ταχύτερα, στὸν Γενικὸ Γραμματέα:

α) Τὰ κείμενα τῶν ἐκδιδόμενων νόμων, διαταγμάτων, ἐγκύκλιων καὶ κανονισμῶν τὰ ὁποῖα ἀνάγονται σὲ θέματα ποὺ περιλαμβάνονται στὴ Σύμβαση.

β) Πλήρεις λεπτομέρειες, ὅπου συντρέχει λόγος, γιὰ τὸ περιεχόμενο καὶ τὴ διάρκεια τῶν προγραμμάτων σπουδῶν, καθὼς ἐπίσης καὶ τῶν ἐθνικῶν ἀπαιτήσεων γιὰ τὶς ἐξετάσεις καὶ τὶς λοιπὲς προϋποθέσεις γιὰ κάθε πιστοποιητικὸ ἐκδιδόμενο σύμφωνα πρὸς τὴ Σύμβαση.

γ) Ἐπαρκὴ ἀριθμὸ ὑποδειγμάτων πιστοποιητικῶν ποὺ ἐκδίδονται σύμφωνα πρὸς τὴ Σύμβαση.

2. Ὁ Γενικὸς Γραμματέας θὰ ἐνημερώνει ὅλα τα Μέρη γιὰ τὴ λήψη ὁποιασδήποτε ἀνακοινώσεως σύμφωνα μὲ τὴν παρ. (1) (α) καὶ θὰ παρέχει στὰ Μέρη κατόπιν αἰτήσεώς τους ὁποιαδήποτε πληροφορία ποὺ ἔχει κοινοποιηθεῖ σ' αὐτὸν σύμφωνα μὲ τὶς παρ. (1) (β) καὶ (γ), πρὸς ἐξυπηρέτηση μεταξὺ τῶν ἄλλων καὶ τῶν σκοπῶν τῶν ἄρθρων IX καὶ X.

Ἄρθρο V.

Λοιπὲς Διεθνεῖς Συνθῆκες καὶ Ἑρμηνεία.

1. Ὅλες οἱ προγενέστερες συνθῆκες, Διευθετήσεις καὶ Συμβάσεις, ποὺ ἰσχύουν μεταξὺ τῶν Μερῶν, ἀναφερόμενες σὲ πρότυπα ἐκπαίδευσης, ἔκδοσης πιστοποιητικῶν καὶ τήρησης φυλακῶν γιὰ ναυτικούς, θὰ ἐξακολουθήσουν κατὰ τὴν διάρκεια τῆς ἰσχύος τους νὰ ἔχουν πλήρη ἰσχὺ ὅσον ἀφορᾶ:

α) ναυτικοὺς γιὰ τοὺς ὁποίους δὲν ἐφαρμόζεται ἡ Σύμβαση αὐτή.

β) Ναυτικοὺς γιά τοὺς ὁποίους ἐφαρμόζεται ἡ Σύμβαση αὐτὴ γιὰ ζητήματα ποὺ δὲν προβλέπονται ρητὰ ἀπ' αὐτή.

2. Στὴν περίπτωση πάντως ποὺ τέτοιες Διεθνεῖς συνθῆκες, συμβάσεις ἢ διευθετήσεις ἀντίκεινται πρὸς τὶς διατάξεις τῆς παρούσης Σύμβασης, τὰ Μέρη ὀφείλουν νὰ ἀναθεωρήσουν τὶς δεσμεύσεις τους ἀπὸ τὶς Διεθνεῖς αὐτὲς συνθῆκες, συμβάσεις καὶ διευθετήσεις, πρὸς τὸ σκοπὸ νὰ ἐξασφαλισθεῖ ὅτι δὲν ὑπάρχει ἀντίθεση μεταξὺ τῶν δεσμεύσεων αὐτῶν καὶ τῶν ὑποχρεώσεών τους ποὺ ἀπορρέουν ἀπὸ τὴ Σύμβαση.

3. Κάθε θέμα ποὺ δὲν ρυθμίζεται ρητὰ ἀπὸ τὴ Σύμβαση ἐξακολουθεῖ νὰ ὑπόκειται στὴν νομοθεσία τῶν Μερῶν.

4. Καμμία διάταξη τῆς Σύμβασης δὲν θὰ πρέπει νὰ ἐπηρεάσει δυσμενῶς τὴν κωδικοποίηση καὶ ἀνάπτυξη τοῦ δικαίου τῆς θάλασσας, ἀπὸ τὴ Διάσκεψη τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν γιὰ τὸ δίκαιο τῆς θάλασσας, ἡ ὁποία συγκλήθηκε ὕστερα ἀπὸ τὴν Ἀπόφαση 2750C(XXV) τῆς Γενικῆς Συνέλευσης τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν, οὔτε τὶς παροῦσες ἢ μελλοντικὲς ἀπαιτήσεις καὶ νομικὲς ἀπόψεις ὁποιουδήποτε Κράτους σὲ σχέση πρὸς τὸ δίκαιο τῆς θάλασσας καὶ τὴ φύση καὶ ἔκταση τῆς δικαιοδοσίας τοῦ παράκτιου Κράτους καὶ τοῦ Κράτους τῆς σημαίας τοῦ πλοίου.

Ἄρθρο VI.

Πιστοποιητικά.

1. Πιστοποιητικὰ γιὰ πλοίαρχους, ἀξιωματικοὺς ἢ κατώτερο προσωπικὸ πρέπει νὰ ἐκδίδονται στοὺς ὑποψήφιους οἱ ὁποῖοι κατὰ

την κρίση της Διοίκησης ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις όσον αφορά στην υπηρεσία, ηλικία, υγειονομική καταλληλότητα, εκπαίδευση, προσόντα και εξετάσεις, σύμφωνα με τις αντίστοιχες διατάξεις του Παραρτήματος της Σύμβασης.

2. Πιστοποιητικά για πλοιάρχους και αξιωματικούς, που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο αυτό θα θεωρούνται από τη Διοίκηση που τα εκδίδει κατά τον τύπο που ορίζεται στον Κανονισμό (1/2) του Παραρτήματος. Αν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα δεν είναι η αγγλική, η θεώρηση θα περιλαμβάνει και μετάφραση στην Αγγλική.

Άρθρο VII.

Μεταβατικές Διατάξεις.

1. Πιστοποιητικό ικανότητας ή όμοιο γιά εκτέλεση υπηρεσίας σε ειδικότητα για την οποία η Σύμβαση απαιτεί πιστοποιητικό και το οποίο εκδόθηκε σύμφωνα προς τους νόμους κάποιου Μέρους, ή τους κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών πριν ακόμη τεθεί σε ίσχύ η Σύμβαση για το Μέρος, αυτό θα αναγνωρίζεται ότι ισχύει για εκτέλεση υπηρεσίας και μετά τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης για το Μέρος που γίνεται λόγος.

2. Μετά την θέση σε ισχύ της Σύμβασης γιά ένα Μέρος, η Διοίκησή του μπορεί να εξακολουθήσει να εκδίδει πιστοποιητικά ικανότητας σύμφωνα με τα μέχρι τότε ισχύοντα, για περίοδο που δεν θα υπερβαίνει τα πέντε έτη. Τέτοια πιστοποιητικά θα αναγνωρίζονται ότι είναι σε ισχύ για το σκοπό της Σύμβασης. Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής αυτής περιόδου, τέτοια πιστοποιητικά θα εκδίδονται μόνο σε ναυτικούς πού, πριν ακόμη τεθεί σε ίσχύ η Σύμβαση για το Μέρος αυτό έχουν αρχίσει την θαλάσσια υπηρεσία τους, στο συγκεχριμένο κλάδο προσωπικού του πλοίου στον οποίο αφορούν τα πιστοποιητικά αυτά. Η Διοίκηση θα εξασφαλίζει ότι όλοι οι λοιποί υποψήφιοι πρός απόκτηση πιστοποιητικών, θά εξετάζονται και θα εφοδιάζονται με πιστοποιητικά σύμφωνα με τη Σύμβαση.

3. Κάθε Μέρος μπορεί μέσα σε δύο έτη από τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης για το Μέρος αυτό, να χορηγεί πιστοποιητικά για εκτέλεση υπηρεσίας σε ναυτικούς, που δεν κατέχουν κατάλλολο πιστοποιητικό πού να έχει εκδοθεί σύμφωνα με τη Σύμβαση ή πιστοποιητικό ικανότητας που να έχει εκδοθεί σύμφωνα με τους νόμους του Μέρους πριν ακόμη τεθεί σε ίσχύ η Σύμβαση γι' αυτό, εφόσον:

α) Έχουν τριετή τουλάχιστο θαλάσσια υπηρεσία, κατά τα τελευταία επτά έτη πριν τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης για το Μέρος αυτό με την ειδικότητα για την οποία ζητούν τη χορήγηση πιστοποιητικού για εκ… λεση υπηρεσίας.

…) Προσκομίζουν αποδεικτικά στοιχεία ότι έχουν εκτελέσει την υπηρεσία αυτή ικανοποιητικά.

γ) Κατά την κρίση της Διοίκησης είναι υγειονομικά κατάλληλοι έκτος των άλλων και από άποψη όρασης και ακοής, λαμβάνοντας υπόψη την ηλικία τους κατά το χρόνο της αιτήσεως.

Για το σκοπό της Σύμασης, πιστοποιητικό για εκτέλεση υπηρεσίας που έχει εκδοθεί σύμφωνα με την παράγραφο αυτή θα θεωρείται ισοδύναμο πρός πιστοποιητικό πού έχει εκδοθεί σύμφωνα με τη Σύμβαση.

Άρθρο VIII.

Εξαιρέσεις.

1. Σε περιστάσεις εξαιρετικής ανάγκης οι Διοικήσεις, άν κατά την κρίση τους δεν προξενείται κίνδυνος σε πρόσωπα, περιουσία ή το περιβάλλον, μπορούν να χορηγούν κατ' εξαίρεση άδεια που να επιτρέπει σε συγκεχριμένο ναυτικό να υπηρετήσει σε συγκεκριμένο πλοίο, για ορισμένη χρονική περίοδο πού δεν θα υπερβαίνει τους έξι μήνες, με ειδικότητα εκτός από εκείνη του αξιωματικού Ασυρμάτου ή χειριστού ραδιοτηλεφώνου, (εκτός άν αυτό προβλέπεται από τους οικείους κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών) για την οποία δεν κατέχει το κατάλληλο πιστοποιντικό, με την προϋπόθεση ότι, το πρόσωπο στο όποίο χορηγείται ή κατ' εξαίρεση άδεια, θα έχει αρκετά κατάλληλα προσόντα πρός κάλυψη της κενής θέσης κατά τρόπο ασφαλή, κατά την κρίση της Διοίκησης. Πάντως κατ' εξαίρεση άδειας ναυτολόγησης δε θα χορηγούνται σε πλοίαρχο ή πρώτο μηχανικό εκτός περιστάσεων ανώτερης βίας, αλλά και τότε μόνο για την ελάχιστη δυνατή χρονική περίοδο.

2. Κάθε κατ' εξαίρεση άδεια ναυτολόγησης παρεχόμενη για κάποια θέση, θα χορηγείται μόνο σε πρόσωπο το οποίο κατέχει το απαιτούμενο πιστοποιητικό πρός πλήρωση της αμέσως κατώτερης θέσης.

Αν για την πλήρωση της κατώτερης θέσης δεν απαιτείται από τη Σύμβαση πιστοποιητικό, η κατ' εξαίρεση άδεια μπορεί να χορηγηθεί σε πρόσωπο του οποίου τα προσόντα και η έμπειρία είναι, κατά την κρίση της Διοίκησης, σαφώς ισοδύναμα με τις απαιτήσεις για την κάλυψη της θέσης με την προϋπόθεση ότι, άν το πρόσωπο αυτό δεν κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό, θα υποχρεούται να υποβληθεί σε εξέταση, θεωρούμενη από τη διοίκηση, ότι αποδεικνύει ότι τέτοια άδεια κατ' εξαίρεση, μπορεί να χορηγηθεί χωρίς κίνδυνο.

Επιπλέον η Διοίκηση θα εξασφαλίζει ότι η θέση για την οποία πρόκειται, θα πληρωθεί από κάτοχο κατάλληλου πιστοποιητικού το ταχύτερο δυνατό.

3. Τα Μέρη, μετά την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους, θα αποστέλλουν το ταχύτερο δυνατό έκθεση στον Γενικό Γραμματέα πού θα περιέχει πληροφορίες για το συνολικό αριθμό των κατ' εξαίρεση αδειών οι οποίες εκδόθηκαν κατά την διάρκεια του έτους σε θαλασσοπλοούντα πλοία για κάθε ειδικότητα, για την οποία απαιτούνται πιστοποιητικά, καθώς και πληροφορίες για τους αριθμούς των πλοίων αυτών, ολικής χωρητικότητας άνω και κάτω των 1.600 κόρων αντίστοιχα.

Άρθρο IX.

Ισοδύναμες ρυθμίσεις.

1. Η Σύμβαση δεν θα εμποδίζει τη Διοίκηση νά διατηρεί ή υιοθετεί άλλες ρυθμίσεις θεωρητικής και εφαρμοσμένης εκπαίδευσης, συμπεριλαμβανόμενων εκείνων που περιλαμβάνουν θαλάσσια υπηρεσία και οργάνωση επί πλοίου, ειδικά προσαρμοσμένη στις τεχνολογικές εξελίξεις και σε ειδικούς τύπους πλοίων και απασχόλησης, με την προϋπόθεση ότι το επίπεδο της θαλάσσιας υπηρεσίας, των γνώσεων και της ικανότητας, όσον αφορά το ναυτιλιακό και τεχνικό χειρισμό του πλοίου και του φορτίου, παρέχει βαθμό ασφάλειας στη θάλασσα και έχει αποτρεπτικό αποτέλεσμα όσον αφορά τη ρύπανση, τουλάχιστο ισοδύναμο πρός τις απαιτήσεις της Σύμβασης.

2. Λεπτομέρειες για τέτοιες ρυθμίσεις θα ανακοινώνονται το ταχύτερο δύνατό στον Γενικό Γραμματέα, ο οποίος θα τις κοινοποιεί σε όλα τα Μέρη.

Άρθρο Χ.

Έλεγχος.

1. Τα πλοία, εκτός εκείνων που εξαιρούνται με τ… άρθρο III, κατά τη διάρκεια παραμονής τους σε λιμάνι κάποιου Μέρους, υπόκεινται σε έλεγχο αρμόδια εξουσιοδοτημένους από το Μέρ… αυτό Αξιωματικούς, πρός διαπίστωση ότι όλοι οι υπηρετούντες στα πλοία ναυτικοί που κατά τις διατάξεις της Σύμβασης πρέπει να είναι κάτοχοι πιστοποιητικών, είναι πράγματι εφωδιασμένοι με τέτοια πιστοποιητικά ή με κατάλληλες κατ' εξαίρεση χορηγούμενες άδειες.

Τέτοια πιστοποιητικά θα γίνονται δεκτά εκτός άν υπάρχουν βάσιμοι λόγοι ότι κάποιο πιστοποιητικό έχει αποκτηθεί δολίως ή ότι ο κάτοχός του δεν είναι το πρόσωπο στο οποίο αρχικά είχε χορηγηθεί.

2. Σε περίπτωση που διαπιστωθούν ελλείψεις σύμφωνα με την παρ. (1) ή τις διαδικασίες τις καθοριζόμενες στον κανονισμό (1/4) «Διαδικασίες Ελέγχου» αυτός που ενεργεί τον έλεγχο αξιωματικός θα ειδοποιεί αμέσως, εγγράφως, τον πλοίαρχο του πλοίου και τον Πρόξενο ή, σε περίπτωση απουσίας του, τον πλησιέστερο διπλωματικό αντιπρόσωπο ή τη ναυτιλιακή Αρχή του Κράτους, τη σημαία που δικαιούται να φέρει το πλοίο, ώστε να καταστεί δυνατή η λήψη των καταλλήλων μέτρων. Τέτοια ειδοποίηση θα προσδιορίζει με λεπτομέρεια τις διαπιστωθείσες ελλείψεις και τους λόγους για τους όποίους το Μέρος έκρινε ότι οι ελλείψεις αυτές συνιστούν κίνδυνο για πρόσωπα, περιουσία ή το περιβάλλον.

3. Κατά τη διενέργεια του ελέγχου σύμφωνα με την παρ. (1) άν, λαμβανόμενων υπόψη του μεγέθους και του τύπου του πλοίου και του μήκους και της φύσης του πλού, οι ελλείψεις οι οποίες αναφέρονται στην παρ. (3) του Κανονισμού (1/4), δεν αποκατασταθούν και κριθεί ότι το γεγονός αυτό εγκυμονεί κίνδυνο για πρόσωπα, περιουσία ή το περιβάλλον, το Μέρος το οποίο ενεργεί τον έλεγχο θα λαμβάνει μέτρα που θα εξασφαλίζουν ότι το πλοίο δε θα αποπλεύσει, μέχρις ότου

χαλυφθοῦν οἱ ἐλλείψεις αὐτὲς σὲ βαθμὸ ποὺ νὰ ἀποκλείουν τὸν κίνδυνο. Τὰ γεγονότα τὰ ὁποῖα ἔχουν σχέση πρὸς τὰ ληφθέντα μέτρα, θὰ γνωστοποιοῦνται χωρὶς καθυστέρηση στὸν Γενικὸ Γραμματέα.

4. Ὅταν ἐνεργεῖται ἔλεγχος σύμφωνα μὲ τὸ ἄρθρο αὐτὸ πρέπει νὰ καταβάλλεται κάθε δυνατὴ προσπάθεια πρὸς ἀποφυγὴ ἀδικαιολόγητης κράτησης ἢ καθυστέρησης τοῦ πλοίου. Ἂν πλοῖο κρατηθεῖ ἢ καθυστερήσει ἀδικαιολόγητα, δικαιοῦται ἀποζημίωση γιὰ κάθε προκαλουμένη ἀπώλεια ἢ ζημία ἀπὸ αὐτὴ τὴν αἰτία.

5. Τὸ ἄρθρο αὐτὸ θὰ πρέπει νὰ ἐφαρμόζεται κατὰ τρόπο ποὺ νὰ ἐξασφαλίζει, ὅτι, τὰ πλοῖα ποὺ δικαιοῦνται νὰ φέρουν τὴν σημαία ἑνὸς μὴ Μέρους δὲ θὰ τυγχάνουν εὐνοϊκώτερης μεταχείρισης, ἀπὸ ἐκείνη τῆς ὁποίας τυγχάνουν τὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα δικαιοῦνται νὰ φέρουν τὴ σημαία ἑνὸς Μέρους.

Ἄρθρο XI.

Προαγωγὴ τῆς Τεχνικῆς Συνεργασίας.

1. Τὰ Μέρη τῆς Σύμβασης ὀφείλουν νὰ προαγάγουν σὲ συνεννόηση καὶ μὲ τὴ βοήθεια τοῦ Ὀργανισμοῦ, τὴν ἐνίσχυση τῶν Μερῶν ἐκείνων τὰ ὁποῖα ζητοῦν τεχνικὴ βοήθεια, γιά:

α) ἐκπαίδευση διοικητικοῦ καὶ τεχνικοῦ προσωπικοῦ

β) δημιουργία ἱδρυμάτων καὶ ἐκπαίδευση ναυτικῶν

γ) προμήθεια ἐξοπλισμοῦ καὶ μέσων γιὰ ἐκπαιδευτικὰ ἱδρύματα

δ) ἀνάπτυξη κατάλληλων ἐκπαιδευτικῶν προγραμμάτων, συμπεριλαμβανομένης τῆς πρακτικῆς ἐκπαίδευσις σὲ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα, καὶ

ε) προώθηση ἄλλων μέτρων καὶ ρυθμίσεων πρὸς βελτίωση τῶν προσόντων τῶν ναυτικῶν, κατὰ προτίμηση ἐπὶ ἐθνικῆς, ὑποπεριφερειακῆς ἢ περιφερειακῆς βάσης, πρὸς τὸ σκοπὸ προαγωγῆς τῶν ἐπιδιώξεων καὶ τῶν σκοπῶν τῆς Συμβάσεως, λαμβάνοντας ὑπόψη τὶς εἰδικὲς ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀνάγκες τῶν ἀναπτυσσομένων Χωρῶν.

2. Ὀργανισμὸς θὰ ἐπιδιώξει κατάλληλα τὴν ἐκδήλωση τῶν ἀνωτέρω προσπαθειῶν σὲ συνεννόηση ἢ συνεργασία μαζὶ μὲ ἄλλους Διεθνεῖς Ὀργανισμοὺς καὶ ἰδιαίτερα μὲ τὴ Διεθνὴ Ὀργάνωση Ἐργασίας.

Ἄρθρο XII.

Τροποποιήσεις.

1. Ἡ Σύμβαση μπορεῖ νὰ τροποποιηθεῖ μὲ μία ἀπὸ τὶς κατωτέρω διαδικασίες:

α) Τροποποιήσεις ὕστερα ἀπὸ μελέτη ἀπὸ τὸν Ὀργανισμό:

(ι) κάθε τροποποίηση προτεινόμενη ἀπὸ ὁποιοδήποτε Μέρος θὰ ὑποβάλλεται στὸν Γενικὸ Γραμματέα ποὺ στὴ συνέχεια θὰ τὴν κοινοποιεῖ σὲ ὅλα τὰ Μέλη τοῦ Ὀργανισμοῦ, τὰ Μέρη καὶ τὸν Γενικὸ Διευθυντὴ τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας, τουλάχιστο ἕξι μῆνες πρὸ τῆς ἐξέτασής της.

(ιι) κάθε τροποποίηση προτεινόμενη καὶ κοινοποιόμενη ὅπως ἀνωτέρω θὰ παραπέμπεται στὴν Ἐπιτροπὴ Ναυτικῆς Ἀσφάλειας τοῦ Ὀργανισμοῦ πρὸς μελέτη.

(ιιι) Τὰ μέρη, ἀνεξάρτητα τοῦ ἂν εἶναι Μέλη τοῦ Ὀργανισμοῦ, δικαιοῦνται νὰ συμμετάσχουν στὶς ἐργασίες τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἀσφάλειας γιὰ ἐξέταση καὶ υἱοθέτηση τροποποιήσεων.

(ιν) Οἱ τροποποιήσεις θὰ υἱοθετοῦνται μὲ πλειοψηφίαν τῶν δύο τρίτων τῶν παρευρισκόμενων καὶ ψηφιζόντων Μερῶν στὴν Ἐπιτροπὴ Ναυτικῆς Ἀσφαλείας εὐρύτερης σύνθεσης κατὰ τὴν ὑποπαράγραφο (α) (ιιι) (στὸ ἑξῆς ἀποκαλούμενη «εὐρύτερης σύνθεσης Ἐπιτροπὴ Ναυτικῆς Ἀσφαλείας») μὲ τὸν ὅρο ὅτι τουλάχιστο τὸ ἕνα τρίτο τῶν Μερῶν θὰ παρίσταται κατὰ τὸ χρόνο τῆς ψηφοφορίας.

(ν) Τροποποιήσεις υἱοθετηθεῖσες μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο θὰ κοινοποιοῦνται ἀπὸ τὸν Γενικὸ Γραμματέα σὲ ὅλα τὰ Μέρη γιὰ ἀποδοχή.

(νι) Τροποποίηση κάποιου ἄρθρου θὰ θεωρεῖται ὅτι ἔγινε ἀποδεκτὴ κατὰ τὴν ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποία γίνεται ἀποδεκτὴ ἀπὸ τὰ δύο τρίτα τῶν Μερῶν.

(νιι) Τροποποίηση τοῦ Παραρτήματος θὰ θεωρεῖται ὅτι ἔχει γίνει ἀποδεκτή:

1. Μόλις συμπληρωθοῦν δύο ἔτη ἀπὸ τὴν ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποία ἔχει κοινοποιηθεῖ στὰ Μέρη πρὸς ἀποδοχή, ἢ

2. Μόλις ἔχει συμπληρωθεῖ χρονικὴ περίοδος, ἡ ὁποία δὲν μπορεῖ νὰ εἶναι μικρότερη ἀπὸ ἕνα ἔτος, ἂν ἔτσι ἔχει ἀποφασισθεῖ κατὰ τὸ χρόνο τῆς υἱοθέτησής της ἀπὸ τὴν πλειοψηφία τῶν δύο τρίτων τῶν μελῶν ποὺ παρευρέθηκαν καὶ ψήφισαν στὴν εὐρύτερης σύνθεσης Ἐπιτροπὴ Ναυτικῆς Ἀσφάλειας. Πάντως, οἱ τροποποιήσεις θὰ θεωροῦνται ὅτι δὲν ἔγιναν ἀποδεκτές, ἂν μέσα στὴν καθορισθεῖσα χρονικὴ περίοδο Μέρη ἄνω τοῦ ἑνὸς τρίτου ἢ Μέρη ποὺ οἱ ἐμπορικοὶ των στόλοι ἀντιπροσωπεύουν συνολικὰ τουλάχιστο τὰ πενήντα ἑκατοστὰ τῆς ὁλικῆς χωρητικότητας τῆς παγκόσμιας ναυτιλίας ἀπὸ πλοῖα ἄνω τῶν 100 κοχ, γνωστοποιήσουν στὸ Γενικὸ Γραμματέα ὅτι ἂν ἀντιτίθενται στὴν τροποποίηση.

(νιιι) Τροποποίηση κάποιου ἄρθρου θὰ τίθεται σὲ ἰσχύ, γιὰ τὰ Μέρη ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα τὴν ἀποδέχθηκαν, ἕξι μῆνες μετὰ τὴν ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποία θεωρεῖται ὅτι αὐτὴ ἔχει γίνει ἀποδεκτή, γιὰ κάθε Μέρος δὲ τὸ ὁποῖο τὴν ἀποδέχεται μετὰ τὴν ἀνωτέρω ἡμερομηνία, ἕξι μῆνες μετὰ τὴν ἡμερομηνία τῆς ἀποδοχῆς ἀπὸ αὐτὸ τὸ Μέρος.

(ιχ) Τροποποίηση στὸ Παράρτημα θὰ τίθεται σὲ ἰσχὺ γιὰ ὅλα τὰ Μέρη, ἐκτὸς ἀπὸ ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα ἀντιτάχθηκαν στὴν τροποποίηση κατὰ τὰ ὁριζόμενα στὴν ὑποπαράγραφο (α) (νιι) καὶ τὰ ὁποῖα δὲν ἀπόσυραν τὶς ἀντιρρήσεις τους, ἕξι μῆνες μετὰ τὴν ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποία ἡ τροποποίηση αὐτὴ θεωρεῖται ὅτι ἔγινε ἀποδεκτή. Πρὸ τῆς ἡμερομηνίας ποὺ ὁρίσθηκε γιὰ ἔναρξη ἰσχύος τῆς τροποποίησης, κάθε Μέρος μπορεῖ νὰ ἀνακοινώσει, στὸν Γενικὸ Γραμματέα, ὅτι ἐξαιρεῖ γιὰ τὸν ἑαυτό του ἀπὸ τὴν ἐφαρμογὴ τῆς τροποποίησης αὐτῆς, γιὰ περίοδο ὄχι περισσότερο ἀπὸ ἕνα ἔτος ἀπὸ τὴν ἡμερομηνία θέσης της σὲ ἰσχύ, ἢ γιὰ μακρότερη περίοδο ἡ ὁποία εἶναι δυνατὸ νὰ ἀποφασισθεῖ μὲ πλειοψηφία τῶν δύο τρίτων τῶν μερῶν ποὺ παραυρέθηκαν καὶ ψήφισαν κατὰ τὸ χρόνο τῆς υἱοθέτησης τῆς τροποποίησης, στὴν εὐρύτερης σύνθεσης Ἐπιτροπὴ Ναυτικῆς Ἀσφάλειας.

ἢ β) Τροποποιήσεις ἀπὸ τὴ διάσκεψη:

(ι) κατόπιν αἰτήσεως κάποιου Μέρους, ἐπὶ τῆς ὁποίας συμφωνεῖ τουλάχιστο τὸ ἕνα τρίτο τῶν Μερῶν, ὁ Ὀργανισμὸς θὰ συγκαλεῖ μὲ συνεργασία ἢ μὲ συνεννόηση μὲ τὸν Γενικὸ Διευθυντὴ τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας, διάσκεψη τῶν Μερῶν πρὸς ἐξέταση τροποποιήσεων τῆς Σύμβασης.

(ιι) Κάθε τροποποίηση ποὺ ἔχει υἱοθετηθεῖ ἀπὸ τέτοια διάσκεψη μὲ πλειοψηφία τῶν δύο τρίτων τῶν παρόντων καὶ ψηφιζόντων Μερῶν θὰ κοινοποιεῖται ἀπὸ τὸν Γενικὸ Γραμματέα σὲ ὅλα τὰ Μέρη γιὰ ἀποδοχή.

(ιιι) Ἐκτὸς ἂν ἡ διάσκεψη ἀποφασίσει διαφορετικά, ἡ τροποποίηση θὰ θεωρεῖται ὅτι ἔχει γίνει ἀποδεκτὴ καὶ θὰ τίθεται σὲ ἰσχὺ σύμφωνα μὲ τὶς διαδικασίες τὶς καθοριζόμενες στὶς ὑποπαράγραφους (α) (νι) καὶ (α) (νιιι) ἢ τὶς ὑποπαραγράφους (α) (νιι) καὶ (α) (ιχ) ἀντίστοιχα, θεωρούμενου ὅτι ὅπου στὶς ὑποπαραγράφους αὐτὲς γίνονται ἀναφορὲς στὴν εὐρύτερης συνθέσης Ἐπιτροπὴ Ναυτικῆς Ἀσφάλειας, αὐτὲς θὰ νοοῦνται σὰν ἀναφορὲς στὴν διάσκεψη.

2. Δήλωση ἀποδοχῆς ἢ ἀντίθεσης σὲ κάποια τροποποίηση ἢ ἀνακοίνωση κατὰ τὴν παράγραφο (1) (α) (ιχ), θὰ πρέπει νὰ ὑποβάλλεται ἔγγραφα, στὸν Γενικὸ Γραμματέα, ποὺ θὰ πληροφορεῖ ὅλα τὰ Μέρη γιὰ κάθε τέτοια ὑποβολὴ καὶ γιὰ τὴν ἡμερομηνία λήψης της.

3. Ὁ Γενικὸς Γραμματέας θὰ πρέπει νὰ πληροφορεῖ ὅλα τὰ Μέρη γιὰ κάθε τροποποίηση ποὺ τίθεται σὲ ἰσχὺ καθὼς καὶ περὶ τῆς ἡμερομηνίας κατὰ τὴν ὁποία κάθε τέτοια τροποποίηση τίθεται σὲ ἰσχύ.

Ἄρθρο XIII.

Ὑπογραφή, Ἐπικύρωση, Ἀποδοχή, Ἔγκριση καὶ Προσχώρηση.

1. Ἡ Σύμβαση θὰ παραμείνει ἀνοικτὴ γιὰ ὑπογραφὴ στὰ Γραφεῖα τοῦ Ὀργανισμοῦ ἀπὸ 1ης Δεκεμβρίου 1978 μέχρι 30ῆς Νοεμβρίου 1979, καὶ στὴ συνέχεια θὰ παραμείνει ἀνοικτὴ γιὰ προσχώρηση.

Κάθε Κράτος μπορεῖ νὰ καταστεῖ Μέρος μέ:

α) ὑπογραφὴ χωρὶς ἐπιφύλαξη ὡς πρὸς τὴν ἐπικύρωση, ἀποδοχὴ ἢ ἔγκριση, ἢ

β) ὑπογραφὴ ὑποκείμενη σὲ ἐπικύρωση, ἀποδοχὴ ἢ ἔγκριση, ἀκολουθούμενης ἀπὸ ἐπικύρωση, ἀποδοχὴ ἢ ἔγκριση ἢ

γ) προσχώρηση.

2. Ἡ ἐπικύρωση, ἀποδοχή, ἔγκριση ἢ προσχώρηση θὰ τίθεται σὲ ἐφαρμογὴ μὲ τὴν κατάθεση ὀργάνου πρὸς τὸ σκοπὸ αὐτὸ στὸν Γενικὸ Γραμματέα.

3. Ὁ Γενικὸς Γραμματέας θὰ πληροφορεῖ ὅλα τὰ Κράτη τὰ ὁποῖα ἔχουν ὑπογράψει τὴν Σύμβαση ἢ ἔχουν προσχωρήσει σὲ αὐτὴ καὶ τὸν Γενικὸ Διευθυντὴ τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας γιὰ κάθε ὑπογραφὴ ἢ κατάθεση ὀργάνου ἐπικύρωσης, ἀποδοχῆς ἔγκρισης ἢ προσχώρησης καθὼς καὶ τῆς ἡμερομηνίας κατάθεσης αὐτοῦ.

Ἄρθρο XIV.

Ἔναρξη ἰσχύος.

1. Ἡ Σύμβαση θὰ τεθεῖ σὲ ἰσχὺ δώδεκα μῆνες μετὰ τὴν ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποία τουλάχιστο εἴκοσι πέντε Κράτη, οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι τῶν ὁποίων ἀντιπροσωπεύουν συνολικὰ τουλάχιστο πενήντα ἑκατοστὰ τῆς ὁλικῆς χωρητικότητας τῆς παγκόσμιας ναυτιλίας σὲ πλοῖα 100 κοχ καὶ ἄνω, τὴν ἔχουν ὑπογράψει χωρὶς ἐπιφύλαξη ὡς πρὸς τὴν ἐπικύρωση, ἀποδοχὴ ἢ ἔγκριση ἢ ἔχουν καταθέσει τὰ ἀπαιτούμενα ὄργανα ἐπικύρωσης, ἀποδοχῆς, ἔγκρισης ἢ προσχώρησης σύμφωνα μὲ τὸ ἄρθρο XIII.

2. Ὁ Γενικὸς Γραμματέας θὰ πρέπει νὰ πληροφορεῖ ὅλα τὰ Κράτη, ποὺ ἔχουν ὑπογράψει τὴν Σύμβαση ἢ ἔχουν προσχωρήσει σ' αὐτὴ γιὰ τὴν ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποία τίθεται αὐτὴ σὲ ἰσχύ.

3. Κάθε ὄργανο ἐπικύρωσης, ἀποδοχῆς, ἔγκρισης ἢ προσχώρησης ποὺ ἔχει κατατεθεῖ κατὰ τὴ διάρκεια τῶν 12 μηνῶν ξῶν ἀναφερομένων στὴν παρ. (1) θὰ καθίσταται ἰσχυρὸ ὅταν ἀρχίσει ἡ ἰσχὺ τῆς Σύμβασης ἢ τρεῖς μῆνες μετὰ τὴν κατάθεση τοῦ ὀργάνου αὐτοῦ, ἀνάλογα τῆς νεώτερης τῶν ἡμερομηνιῶν αὐτῶν.

4. Κάθε ὄργανο ἐπικύρωσης, ἀποδοχῆς, ἔγκρισης ἢ προσχώρησης ποὺ ἔχει κατατεθεῖ μετὰ τὴν ἡμερομηνία ἔναρξης τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως θὰ καθίσταται ἰσχυρὸ τρεῖς μῆνες μετὰ τὴν ἡμερομηνία κατάθεσης.

5. Μετὰ τὴν ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποίαν κάποια τροποποίηση θεωρεῖται σὰν γενόμενη ἀποδεκτὴ σύμφωνα μὲ τὸ ἄρθρο XII, κάθε κατατιθέμενο ὄργανο ἐπικύρωσης, ἀποδοχῆς ἔγκρισης ἢ προσχώρησης, θὰ ἀφορᾶ στὴν Σύμβαση ὅπως αὐτὴ ἔχει τροποποιηθεῖ.

Ἄρθρο XV.

Καταγγελίες.

1. Ἡ Σύμβαση δύναται νὰ καταγγελθεῖ ἀπὸ ὁποιοδήποτε Μέρος ὁποτεδήποτε μετὰ πάροδο πέντε ἐτῶν ἀπὸ τὴν ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποία ἡ Σύμβαση ἴσχυσε γιὰ τὸ Μέρος αὐτό.

2. Ἡ καταγγελία θὰ συντελεῖται μὲ ἔγγραφη ἀνακοίνωση πρὸς τὸν Γενικὸ Γραμματέα ὁ ὁποῖος θὰ πρέπει νὰ πληροφορεῖ ὅλα τὰ λοιπὰ Μέρη καὶ τὸν Γενικὸ Διευθυντὴ τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας γιὰ κάθε τέτοια ἀνακοίνωση καὶ γιὰ τὴν ἡμερομηνία λήψης της, καθὼς ἐπίσης καὶ γιὰ τὴν ἡμερομηνία ἀπὸ τῆς ὁποίας θὰ ἰσχύει ἡ καταγγελία αὐτή.

3. Ὁποιαδήποτε καταγγελία θὰ καθίσταται ἰσχυρὴ δώδεκα μῆνες μετὰ τὴ λήψη τῆς ἀνακοίνωσης αὐτῆς ἀπὸ τὸ Γενικὸ Γραμματέα ἢ μετα πάροδο μακρότερης περιόδου ἡ ὁποία εἶναι δυνατὸ νὰ ἀναφέρεται στὴν ἀνακοίνωση τῆς καταγγελίας.

Ἄρθρο XVI.

Κατάθεση καὶ καταχώρηση.

1. Ἡ Σύμβαση θὰ κατατεθεῖ στὸν Γενικὸ Γραμματέα ὁ ὁποῖος πρέπει νὰ διαβιβάσει κυρωμένα ἀκριβῆ ἀντίγραφα αὐτῆς σὲ ὅλα τὰ Κράτη τὰ ὁποῖα ἔχουν ὑπογράψει τὴ Σύμβαση ἢ ἔχουν προσχωρήσει σ' αὐτή.

2. Ἀμέσως ὅταν ἡ Σύμβαση τεθεῖ σὲ ἰσχύ, ὁ Γενικὸς Γραμματέας πρέπει νὰ διαβιβάσει τὸ κείμενό της στὸν Γενικὸ Γραμματέα τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν γιὰ καταχώρηση καὶ δημοσίευση, σύμφωνα μὲ τὸ ἄρθρο 102 τοῦ Χάρτου τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν.

Ἄρθρο XVII.

Γλῶσσες.

Ἡ Σύμβαση καταρτίσθηκε σὲ ἕνα ἀντίτυπο στὴν Κινεζική, Ἀγγλική, Γαλλική, Ρωσσικὴ καὶ Ἱσπανικὴ γλῶσσα, κάθε κείμενο εἶναι ἐξίσου αὐθεντικό. Ἐπίσημες μεταφράσεις στὴν Ἀραβικὴ καὶ Γερμανική, γλῶσσα θὰ καταρτισθοῦν καὶ θὰ κατατεθοῦν μαζὶ μὲ τὸ ὑπογεγραμμένο πρωτότυπο.

ΓΙΑ ΜΑΡΤΥΡΙΑ ΛΟΙΠΟΝ οἱ ὑπογεγραμμένοι, ἐξουσιοδοτημένοι κανονικὰ ἀπὸ τὶς ἀντίστοιχες Κυβερνήσεις πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτό, ἔχομε ὑπογράψει τὴν Σύμβαση.

ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ τὴν ἕβδομη ἡμέρα Ἰουλίου, τοῦ ἔτους χίλια ἐννιακόσια ἑβδομήντα ὀκτώ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κανονισμὸς I/I

Ὁρισμοί.

Γιὰ τὸ σκοπὸ τῆς σύμβασης, ἐκτὸς ἂν ρητὰ προβλέπεται διαφορετικά:

α) «Κανονισμοί» σημαίνει κανονισμοὺς περιεχόμενους στὸ παράρτημα τῆς σύμβασης.

β) «Ἐγκεκριμένο» σημαίνει ἐγκεκριμένο ἀπὸ τὴ διοίκηση.

γ) «Πλοίαρχος» σημαίνει τὸ πρόσωπο τὸ ὁποῖο ἔχει τὴ διακυβέρνηση τοῦ πλοίου.

δ) «Ἀξιωματικός» σημαίνει μέλος τοῦ πληρώματος, ἐκτὸς τοῦ πλοιάρχου τὸ ὁποῖο ἔχει χαρακτηρισθεῖ ἀξιωματικὸς ἀπὸ τοὺς ἐθνικοὺς νόμους ἢ κανονισμοὺς ἢ σὲ περίπτωση ποὺ δὲν προβλέπεται ὅμοιος χαρακτηρισμός, ἀπὸ συλλογικὴ σύμβαση ἢ ἔθιμο.

ε) «Ἀξιωματικὸς καταστρώματος» σημαίνει τὸν ἐντεταλμένο ἀξιωματικὸ τοῦ κλάδου καταστρώματος.

στ) «Ὑποπλοίαρχος» σημαίνει τὸν ἀξιωματικὸ καταστρώματος ὁ ὁποῖος σὲ βαθμὸ ἀκολουθεῖ τὸν πλοίαρχο καὶ στὸν ὁποῖο θὰ περιέλθει ἡ διακυβέρνηση τοῦ πλοίου σὲ περίπτωση ἀνικανότητας τοῦ πλοιάρχου.

ζ) «Ἀξιωματικὸς μηχανῆς» σημαίνει τὸν ἐντεταλμένο ἀξιωματικὸ γιὰ τὸν κλάδο μηχανῆς.

η) «πρῶτος μηχανικός» σημαίνει τὸν ἀνώτερο ἀξιωματικὸ μηχανῆς ὁ ὁποῖος εἶναι ὑπεύθυνος γιὰ τὴ μηχανικὴ πρόωση τοῦ πλοίου.

θ) «Δεύτερος μηχανικός» σημαίνει τὸν ἀξιωματικὸ μηχανῆς ὁ ὁποῖος ἀκολουθεῖ σὲ βαθμὸ τὸν πρῶτο μηχανικὸ καὶ στὸν ὁποῖο θὰ περιέλθει ἡ εὐθύνη γιὰ τὴ μηχανικὴ πρόωση τοῦ πλοίου, σὲ περίπτωση ἀνικανότητας τοῦ πρώτου μηχανικοῦ.

ι) «Βοηθὸς ἀξιωματικὸς μηχανῆς» σημαίνει πρόσωπο ἐκπαιδευόμενο γιὰ νὰ καταστεῖ ἀξιωματικὸς μηχανῆς καὶ χαρακτηρισμένο ἔτσι ἀπὸ ἐθνικοὺς νόμους ἢ κανομισμούς.

ια) «Ἀξιωματικὸς ἀσυρμάτου» σημαίνει πρόσωπο τὸ ὁποῖο κατέχει πιστοποιητικὸ πρώτης ἢ δεύτερης τάξης χειριστοῦ πιστοποιητικὸ πρώτης ἢ δεύτερης τάξης χειριστοῦ ἀσυρμάτου τηλεγράφου ἢ γενικὸ πιστοποιητικὸ χειριστοῦ ραδιοεπικοινωνιῶν τῆς κινητῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας ποὺ ἐκδίδεται σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τῶν κανονισμῶν ραδιοεπικοινωνιῶν καὶ τὸ ὁποῖο ἀπασχολεῖται στὸν σταθμὸ ἀσυρμάτου ἑνὸς πλοίου ὑποχρεούμενου νὰ ἔχει τέτοιο σταθμὸ κατὰ τὴν διεθνὴ σύμβαση «περὶ ἀσφάλειας τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στὴ θάλασσα».

ιβ) «Χειριστὴς ραδιοτηλεφώνου» σημαίνει πρόσωπο τὸ ὁποῖον κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικὸ ποὺ ἐκδίδεται σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τῶν κανονισμῶν Ραδιοεπικοινωνιῶν.

ιγ) «Κατώτερος ναυτικός» σημαίνει μέλος τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου διαφορετικὸ ἀπὸ τὸν πλοίαρχο ἢ ἀξιωματικό.

ιδ) «Παράκτιοι πλόες» σημαίνει πλόες στὴν περιοχὴ ἡ ὁποία γειτονεύει μὲ ὁποιοδήποτε μέρος ὅπως ἔχουν καθορισθεῖ αὐτοὶ ἀπὸ τὸ μέρος αὐτό.

ιε) «Προωστήρια ἰσχύ» σημαίνει τὴν ἰσχὺ σὲ κιλοβάτ ἡ ὁποία ἀναγράφεται στὸ πιστοποιητικὸ νηολόγησης τοῦ πλοίου ἢ ἄλλο ἐπίσημο ἔγγραφο.*

ιστ) «Καθήκοντα ραδιοεπικοινωνιῶν» περιλαμβάνουν, ὅπους συντρέχει λόγος, τήρηση φυλακῶν καὶ τεχνικὴ συντήρηση καὶ ἐπισκευὲς σύμφωνα μὲ τοὺς κανονισμοὺς ραδιοεπικοινωνιῶν, τὴν διεθνὴ σύμβαση περὶ ἀσφάλειας τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στὴ θάλασσα καί, κατὰ τὴν κρίση κάθε διοίκησης, τὶς οἰκεῖες συστάσεις τοῦ IMCO.

ιζ) «Δεξαμενόπλοιο πετρελαιοφόρο» σημαίνει πλοῖο ποὺ ἔχει ναυπηγηθεῖ καὶ χρησιμοποιεῖται γιὰ τὴ μεταφορὰ χύμα πετρελαίου καὶ προϊόντων πετρελαίου.

---

* ἐννοεῖται ὅτι ἡ ἰσχὺ ποὺ ἀναφέρεται μὲ αὐτὸ τὸν τρόπον στὸ πιστοποιητικὸ νηολόγησης ἢ ἄλλο ἐπίσημο ἔγγραφο εἶναι ἡ μέγιστη συνεχὴς συνολικὴ ἀπόδοση ἰσχύος ὅλων τῶν κύριων μηχανῶν πρόωσης τοῦ πλοίου.

ιη) «Δεξαμενόπλοιο χημικών», σημαίνει πλοίο πού έχει ναυπηγηθεί καί χρησιμοποιείται γιά τή μεταφορά χύμα ύγρών χημικών πού άναφέρονται στόν «κώδικα γιά τή ναυπήγηση καί τόν έξαρτισμό πλοίων πού μεταφέρουν χύμα έπικίνδυνα χημικά» τού IMCO.

ιθ) «Δεξαμενόπλοιο ύγραεριοφόρο» σημαίνει πλοίο πού έχει ναυπηγηθεί καί χρησιμοποιείται γιά τή μεταφορά χύμα ύγραερίων πού άναφέρονται στόν «κώδικα γιά τήν ναυπήγηση καί τόν έξαρτισμό πλοίων πού μεταφέρουν ύγροποιημένα άέρια χύμα» τού IMCO.

Κανονισμός 1/2

Περιεχόμενο πιστοποιητικών καί τύπος θεώρησης.

1. Τά πιστοποιητικά θά συντάσσονται στήν έπίσημη γλώσσα ή γλώσσες τής χώρας πού τάς έκδίδει. Άν ή χρησιμοποιούμενη γλώσσα δέν είναι ή άγγλική, τό κείμενο θά περιλαμβάνει μετάφραση στή γλώσσα αύτή.

2. Όσον άφορά στούς άξιωματικούς άσυρμάτου καί χειριστές ραδιοτηλεφώνου, οί διοικήσεις μπορούν:

α) Νά συμπεριλαμβάνουν τίς πρόσθετες γνώσεις τίς άπαιτούμενες άπό τούς οίκείους κανονισμούς τού παραρτήματος τής σύμβασης στίς έξετάσεις γιά τήν έκδοση πιστοποιητικού, σύμφωνα μέ τούς κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών, ή

β) Νά έκδίδουν ίδιαίτερο πιστοποιητικό πού νά άναφέρει ότι ό κάτοχός του εχει τίς πρόσθετες γνωσεις τίς άπαιτούμενες άπό τό παράρτημα τής σύμβασης.

3. Ό τύπος τής θεώρησης ό όποίος άπαιτείται κατά τό άρθρο VI τής σύμβασης όρίζεται ώς έξής:

Τύπος θεώρησης πιστοποιητικών
ΘΕΩΡΗΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ

(έπίσημη σφραγίδα) (χώρα)

Έκδίδεται σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τής
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΕΡΙ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ, 1978

Η κυβέρνηση της (ονομα) πιστοποιει
.... ή
Ό ύποφαινόμενος πιστοποιώ

ότι αύτό τό πιστοποιητικό άριθ........... τό πιστοποιητικό** αριθ.......... έκδίδεται στόν .... (όλα τά στοιχεία τού προσώπου) ό όποίος όπως έχει διαπιστωθεί έχει τά άπαιτούμενα προσόντα, σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τού κανονισμού .... τής διεθνούς σύμβασης περί πρότυπων έκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών καί τήρησης φυλακών γιά ναυτικούς, 1978, ...*** μέ τούς άκόλουθους περιορισμούς μόνο:

Αναγραφονται εδώ (
οί περιορισμοί ή «κανείς»)
περιορισμός άνάλογα
ήμερομηνία τής θεώρησις αύτής:
(έπίσημη σφραγίδα) ύπογραφή
(όνομα καί ύπογραφή τού έξουσιοδοτημένου άρμόδια)
ήμερομηνία γέννησης τού κατόχου τού πιστοποιητικού:
ύπογραφή τού κατόχου τού πιστοποιητικού:

Κανονισμός 1/3

Άρχές πού διέπουν τούς παράκτιους πλόες.

1. Κάθε μέρος τό όποίο καθορίζει παράκτιους πλόες γιά τό σκοπό τής σύμβασης δέ θά έπιβάλλει άπαιτήσεις έκπαίδευσης, πείρας ή πιστοποιητικών σέ ναυτικούς πού ύπηρετούν σέ πλοία δικαιούμενα νά φέρουν τή σημαία άλλου μέρους καί πού άπασχολούνται σέ τέτοιους πλόες, κατά τρόπο ώστε νά καθιστά τίς άπαιτήσεις γιά τούς ναυτικούς αύτούς αύστηρότερους αύτών πού έπιβάλλονται στούς ναυτικούς οί όποίοι ύπηρετούν σέ πλοία δικαιούμενα νά φέρουν τήν σημαία του. Σέ καμμία περίπτωση όποιοδήποτε τέτοιο μέρος δέ θά έπιβάλλει άπαιτήσεις σέ ναυτικούς πού ύπηρετούν σέ πλοία δικαιούμενα νά φέρουν τή σημαία άλλου μέρους καθ' ύπέρβαση τών προβλεπόμενων άπό τή σύμβαση γιά τά πλοία τά όποία δέν άπασχολούνται σέ παράκτιους πλόες.

2. Όσον άφορά στά πλοία τά όποία δικαιούνται νά φέρουν τήν σημαία ένός μέρους καί τά όποία άπασχολούνται τακτικά σέ παράκτιους πλόες στίς άκτές άλλου μέρους, τό μέρος τού όποίου τή σημαία δικαιούνται νά φέρουν θά καθορίζει άπαιτήσεις έκπαιδεύσεως πείρας καί πιστοποιητικών γιά ναυτικούς πού ύπηρετούν σέ τέτοια πλοία τουλάχιστο ίσες πρός τίς άπαιτήσεις τού μέρους στίς άκτές τού όποίου τό πλοίο άπασχολείται, μέ τήν προϋπόθεση ότι αύτές δέν ύπερβαίνουν τίς άπαιτήσεις τής σύμβασης γιά πλοία μή άπασχολούμενα σέ παρακτίου πλόες. Όποιοδήποτε πλοίο τό όποίο έπεκτείνει τούς πλόες του πέρα άπό τούς καθορισθέντες ώς παράκτιους πλόες άπό ένα μέρος καί είσέρχεται σέ ύδατα πού δέν καλύπτονται άπό τό χαρακτηρισμό αύτό, θά άνταποκρίνεται πλήρως στίς άπαιτήσεις τής σύμβασης, χωρίς έξαίρεση σύμφωνα μέ τόν κανονιμσμό.

3. Κάθε μέρος μπορεί νά παρέχει στά πλοία τά όποία δικαιούνται νά φέρουν τήν σημαία του, τά όφέλη άπό τίς διατάξεις τής σύμβασης περί παράκτιων πλόων, έφόσον αύτά άπασχολούνται τακτικά σέ παράκτιους πλόες στίς άκτές ένός μή μέρους, όπως έχουν καθορισθεί άπό τό μέρος του.

4. Καμμία διάταξη τού κανονισμού αύτού δέ μπορεί μέ όποιοδήποτε τρόπο νά περιορίσει τή δικαιοδοσία όποιουδήποτε κράτους μέρους ή μή τής σύμβασης.

Κανονισμός 1/4

Διαδικασίες έλέγχου.

1. Ό διενεργούμενος έλεγχος άπό άρμόδια έξουσιοδοτημένο άξιωματικό σύμφωνα πρός τό άρθρο X θά περιορίζεται στά έξής:

α) Έπιβεβαίωση σύμφωνα μέ τό άρθρο X (1) ότι όλοι οί ύπηρετούντες στό πλοίο ναυτικοί, οί όποίοι άπαιτείται νά έχουν έφοδιασθεί μέ πιστοποιητικό κατά τή σύμβαση, κατέχουν πιστοποιητικό ή άδεια σέ ίσχύ κατ' έξαίρεση ναυτολόγησης.

β) Έκτίμηση τής ίκανότητας τών ναυτικών τού πλοίου νά τηρούν τούς όρους έκτέλεσης φυλακών όπως άπαιτείται άπό τή σύμβαση, έφόσον ύπάρχουν λόγοι νά πιστεύεται ότι τέτοιοι όροι δέν τηρούνται έπειδή ένώ τό πλοίο βρίσκεται σε λιμένα όποιουδήποτε μέρους ή στήν περιοχή προ αυτού έχουν συμβεί τα έξής:

(I) τό πλοίο συνγκρούσθηκε, προσάραξε ή έξώκειλε, ή

(II) έγινε έκβολή ούσιών άπό τό πλοίο κατά τόν πλού, άγκυροβολημένο ή προσορμισμένο στό λιμένα, ή όποία είναι παράνομη σύμφωνα μέ τούς διεθνείς κανονισμούς ή

(III) τό πλοίο έχείριζε κατά τρόπο έσφαλμένο ή άνασφαλή ή δέν άκολούθησε σημαντήρες πορείας ή συστήματα χωρισμού τής κυκλοφορίας.

2. Ό άξιωματικός έλέγχου θά παρέχει στόν πλοίαρχο τού πλοίου καί στόν άρμόδιο άντιπρόσωπο τού κράτους τής σημαίας σύμφωνα μέ τό άρθρο X γραπτές πληροφορίες, άν ώς άποτέλεσμα τού έλέγχου πού διενεργήθηκε σύμφωνα μέ τήν παρ. 1 άνακαλύφθηκε όποιαδήποτε άπό τίς άκόλουθες έλλείψεις:

(α) μή κατοχή άπό μέλη τού πληρώματος τά όποία άπαιτείται νά έχουν πιστοποιητικό τού οίκείου πιστοποιητικού ή άδεια σέ ίσχύ κατ' έξαίρεση ναυτολόγησης,

(β) μή άνταπόκριση τών διαδικασιών τήρησις φυλακών γέφυρας ή μηχανής στίς άπαιτήσεις οί όποίες έχουν όρισθεί γιά τό πλοίο άπό τό κράτος τής σημαίας,

(γ) άπουσία άπό τή φυλακή προσώπου προσοντούχου γιά τόν χειρισμό έξαρτισμού ούσιώδους σημασίας γιά τήν άσφαλή ναυσιπλοΐα ή τήν πρόληψη τής ρύπανσης,

(δ) άδυναμία τού πλοιάρχου νά έξασφαλίσει άναπαυμένο προσωπικό γιά τήν πρώτη φυλακή κατά τήν έναρξη ένός πλού καί τίς άκολουθούμενες στή συνέχεια φυλακές.

3. Οί παραλήψεις άποκατάστασης τών έλλείψεων οί όποίες άναφέρονται στήν παρ. 2 (α) — στήν έκταση κατά τήν όποία άφορούν πιστοποιητικά πλοιάρχου, πρώτου μηχανικού καί άξιωματικών πού

* Χρησιμοποιείται ή μία γραμμή ή ή άλλη
** παραλείπεται άνάλογα
*** άναγράφεται βαθμός κατά τή σύμβαση ή τάξη τού πιστοποιητικού

ἐκτελοῦν φυλακὲς γέφυρας καὶ μηχανῆς καί, τοῦ ἀξιωματικοῦ ἀσυρμάτου ἄν προβλέπεται – καὶ στὴν παρ. 2 (β) θὰ εἶναι οἱ μόνοι λόγοι μὲ βάση τοὺς ὁποίους ὁποιοδήποτε μέρος μπορεῖ νὰ κρατήσει ὁποιοδήποτε πλοῖο κατὰ τὸ ἄρθρο X.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

Πλοίαρχος - Κλάδος Καταστρώματος

Κανονισμὸς ΙΙ/1

Βασικὲς ἀρχὲς οἱ ὁποῖες πρέπει νὰ τηροῦνται κατὰ τὴν ἐκτέλεση φυλακῶν γεφύρας.

1. Τὰ μέρη θὰ κατευθύνουν τὴν προσοχὴ τῶν πλοιοκτητῶν. διαχειριστῶν πλοίων, πλοιάρχων καὶ προσωπικοῦ ἐκτέλεσης φυλακῶν στὶς ἀκόλουθες ἀρχὲς οἱ ὁποῖες πρέπει νὰ τηροῦνται πρὸς ἐξασφάλιση διαρκοῦς ἀσφάλειας τῶν φυλακῶν γεφύρας ποὺ ἐκτελοῦνται.

2. Ὁ Πλοίαρχος κάθε πλοίου ὑποχρεοῦται νὰ ἐξασφαλίζει ὅτι οἱ διαδικασίες ἐκτέλεσης τῶν φυλακῶν εἶναι ἐπαρκεῖς πρὸς τήρηση ἀσφαλοῦς φυλακῆς γεφύρας. Ἀπὸ τὶς γενικὲς ὁδηγίες τοῦ πλοιάρχου, οἱ ἀξιωματικοὶ φυλακῆς εἶναι ὑπεύθυνοι γιὰ τὴν ἀσφάλεια τοῦ πλοῦ κατὰ τὴν διάρκεια τῶν φυλακῶν ποὺ ἐκτελοῦνται ἀπὸ αὐτοὺς ὁπότε καὶ θὰ ἐνδιαφέρονται ἰδιαίτερα γιὰ τὴν ἀποφυγὴ σύγκρουσης ἢ προσάραξης.

3. Οἱ βασικὲς ἀρχές, οἱ ὁποῖες ἀναφέρονται ἀλλὰ δὲν περιορίζονται κατωτέρω, θὰ λαμβάνονται ὑπόψη σὲ ὅλα τὰ πλοῖα.

4. Διαδικασίες φυλακῶν:

(α) Ἡ σύνθεση τῆς φυλακῆς θὰ εἶναι πάντοτε ἐπαρκὴς καὶ κατάλληλη ἀνάλογα μὲ τὶς συνθῆκες ποὺ ἐπικρατοῦν καὶ περιστάσεις λαμβάνοντας ὑπόψη καὶ τὴν ἀνάγκη τήρησης κατάλληλης ἐπιτήρησης.

(β) Ὅταν ἀποφασίζεται ἡ σύνθεση τῆς φυλακῆς γέφυρας ἡ ὁποία εἶναι δυνατὸ νὰ συμπεριλαμβάνει κατώτερους ναυτικοὺς καταστρώματος, οἱ ἀκόλουθοι παράγοντες, μεταξὺ ἄλλων, θὰ λαμβάνονται ὑπόψη:

(Ι) οὐδέποτε ἡ γέφυρα θὰ παραμενει ἀνεπιτήρητη,

(ΙΙ) οἱ καιρικές συνθῆκες, ἡ ὁρατότητα καὶ ἄν ὑπάρχει φῶς ἡμέρας ἢ σκοτάδι,

(ΙΙΙ) ἡ ἐγγύτης ναυτιλιακῶν κινδύνων ἡ οποια εἶναι δυνατὸ νὰ καταστήσει ἀναγκαία γιὰ τὸν ἀξιωματικὸ φυλακῆς τὴν ἐκτέλεση προσθέτων καθηκόντων ναυσιπλοΐας,

(IV) ἡ χρήση καὶ λειτουργικὴ ἱκανότητα τῶν ναυτιλιακῶν βοηθημάτων ὅπως εἶναι τὸ ραντὰρ ἢ ἠλεκτρονικὲς συσκευὲς εὕρεσης στίγματος καὶ κάθε ἄλλος ἐξοπλισμὸς ποὺ ἐπηρεάζει τὴν ἀσφαλὴ πλεύση τοῦ πλοίου,

(V) ἄν τὸ πλοῖο εἶναι ἐφωδιασμένο μὲ αὐτόματο πηδάλιο,

(VI) ὁποιεσδήποτε ἀσυνήθεις ἀνάγκες κατὰ τὴν ἐκτέλεση τῆς φυλακῆς γεφύρας, οἱ ὁποῖες εἶναι δυνατὸ νὰ ἀνακύψουν ἐξαιτίας κίνησης τοῦ πλοίου ἀπὸ εἰδικὲς περιστάσεις.

5. Ἱκανότητα ἐκτέλεσης καθηκόντων:

Τὸ σύστημα φυλακῶν θὰ εἶναι τέτοιο ὥστε ἡ ἱκανότητα τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ κατωτέρου προσωπικοῦ φυλακῶν νὰ μὴν ἐξασθενίζει λόγω κοπώσεως. Τὰ καθήκοντα θὰ ρυθμίζονται κατὰ τρόπο ὥστε ἡ πρώτη φυλακὴ κατὰ τὴν ἔναρξη τοῦ πλοῦ καὶ οἱ διαδοχικὲς στὴν συνέχεια φυλακὲς νὰ ἔχουν ἀναπαυθεῖ ἐπαρκῶς καὶ νὰ εἶναι ὁπωσδήποτε ἱκανὲς πρὸς ἐκτέλεση τῶν καθηκόντων τους.

6. Ναυσιπλοΐα:

(α) Ὁ πλοῦς ποὺ σκοπειται νὰ ἐκτελεσθεῖ θὰ σχεδιάζεται ἐκ τῶν προτέρων λαμβάνοντας ὑπόψη κάθε σχετικὴ πληροφορία καὶ κάθε χαραχθεῖσα πορεία θὰ ἐλέγχεται πρὶν ἀπὸ τὴν ἔναρξή του.

(β) Κατὰ τὴ διάρκεια τῆς φυλακῆς ἡ τηρουμένη πορεία, τὸ στίγμα καὶ ἡ ταχύτητα, θὰ ἐλέγχονται ἐπαρκῶς σὲ συχνὰ διαλείμματα μὲ τὴ χρησιμοποίηση ὁποιουδήποτε ἀπαραιτήτου ναυτιλιακοῦ βοηθήματος ποὺ ὑπάρχει πρὸς ἐπιβεβαίωση ὅτι τὸ πλοῖο ἀκολουθεῖ τὴν χαραχθεῖσα πορεία.

(γ) Ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς θὰ ἔχει πλήρη γνωση της θεσης καὶ τῆς λειτουργίας ὁλόκληρου τοῦ ἐξοπλισμοῦ ἀσφάλειας καὶ ναυσιπλοΐας ποὺ ὑπάρχει στὸ πλοῖο καὶ θὰ εἶναι ἐνήμερος καὶ θὰ λαμβάνει ὑπόψη τοὺς λειτουργικοὺς περιορισμοὺς τοῦ ἐξοπλισμοῦ αὐτοῦ.

(δ) Ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς γέφυρας δὲ θὰ ἐπιφορτίζεται οὔτε θὰ ἀναλαμβάνει καθήκοντα τὰ ὁποῖα θὰ ἐπηρεάζουν ἐπιβλαβῶς τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοῦ.

7. Ἐξοπλισμὸς ναυσιπλοΐας:

(α) Ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς γέφυρας θὰ χρησιμοποιεῖ κατὰ τὸν καλύτερο ἀποτελεσματικὸ τρόπο ὅλο τὸν ἐξοπλισμὸ ναυσιπλοΐας ποὺ βρίσκεται στὴ διάθεσή του.

(β) Ὅταν χρησιμοποιεῖ ραντάρ, ο αξιωματικὸς φυλακῆς θὰ ἔχει ὑπό[illegible] του τὴν ἀνάγκη συμμόρφωσης πάντοτε πρὸς τὶς διατάξεις περὶ χρή[illegible]ς τοῦ ραντάρ, οἱ ὁποῖες περιέχονται στοὺς ἰσχύοντες κανονισμοὺς ἀποφυγῆς σύγκρουσης στὴ θάλασσα.

(γ) Σὲ περιπτώσεις ἀνάγκης ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς, δὲ θὰ διστάζει νὰ χρησιμοποιεῖ τὸ πηδάλιο, τὶς μηχανὲς καὶ τὴ συσκευὴ ἠχητικῶν σημάτων.

8. Καθήκοντα καὶ εὐθῦνες ναυσιπλοΐας:

(α) Ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς θά:

(Ι) ἐκτελεῖ τὴ φυλακὴ του στὴ γέφυρα τὴν ὁποία μὲ ὁποιεσδήποτε περιστάσεις δὲ θὰ ἐγκαταλείπει ἄν δὲν ἀντικατασταθεῖ κανονικά.

(ΙΙ) ἐξακολουθεῖ νὰ εἶναι ὑπεύθυνος γιὰ τὴν ἀσφαλὴ πλεύση τοῦ πλοίου, ἔστω καὶ ἄν ὁ πλοίαρχος βρίσκεται στὴ γέφυρα μέχρι ὁ πλοίαρχος τὸν πληροφορήσει μὲ σαφήνεια ὅτι ἀναλαμβάνει τὴν εὐθύνη καὶ ἔχει γίνει ἀμοιβαία κατανοητό,

(ΙΙΙ) ἐνημερώνει τὸν πλοίαρχο γιὰ κάθε ἀμφιβολία του σχετικὰ μὲ τὰ μέτρα τὰ ὁποῖα πρέπει νὰ λάβει γιὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου,

(IV) δὲ θὰ παραδίδει φυλακὴ στὸν ἀντικαταστάτη ἀξιωματικὸ ἄν ἔχει λόγους νὰ πιστεύει ὅτι δὲν εἶναι ἱκανὸς αὐτὸς νὰ ἐκπληρώσει τὰ καθήκοντά του ἀποτελεσματικά, ὁπότε καὶ ἀναφέρει σχετικὰ στὸν πλοίαρχο.

(β) Κατὰ τὴν ἀνάληψη φυλακῆς ὁ ἀντικαταστάτης ἀξιωματικὸς θὰ βεβαιώνεται ὡς πρὸς τὸ κατ' ἐκτίμηση ἢ ἀληθὲς στίγμα καὶ θὰ ἐπιβεβαιώνει τὸ ἐπιδιωκόμενο ἴχνος ὡς πρὸς τὸ βυθό, τὴν ἀκολουθούμενη πορεία καὶ ταχύτητα καὶ θὰ σημειώνει τοὺς κινδύνους γιὰ τὴν ναυσιπλοΐα, οἱ ὁποῖοι ἀναμένεται νὰ συναντηθοῦν κατὰ τὴν διάρκεια τῆς φυλακῆς του

(γ) Κατάλληλες σημειώσεις πρέπει νὰ τηροῦνται περὶ τῶν κινήσεων καὶ ἐνεργειῶν κατὰ τὴν διάρκεια τῆς φυλακῆς σὲ σχέση πρὸς τὸν πλοῦ τοῦ πλοίου

9. Καθήκοντα ὀπτήρων:

Ἐκτὸς ἀπὸ τὰ καθήκοντα τῆς κατάλληλης ὑπηρεσίας ὀπτήρων πρὸς τὸ σκοπὸ τῆς πλήρους ἐκτίμησης τῆς κατάστασης καὶ τοῦ κινδύνου σύγκρουσης, προσάραξης ἢ ἄλλων κινδύνων ναυσιπλοΐας θὰ περιλαμβάνονται στὰ καθήκοντά τους ὁ ἐντοπισμὸς πλοίων ἢ ἀεροσκαφῶν σὲ κίνδυνο, ναυαγῶν, ναυαγίων καὶ συντριμμάτων. Κατὰ τὴν ὑπηρεσίαν ὀπτῆρα θὰ τηροῦνται τὰ ἑξῆς:

(α) Ὁ ὀπτήρας πρέπει νὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ κατευθύνει πλήρως τὴν προσοχή του στὴν ἐκτέλεση κατάλληλης ὑπηρεσίας ὀπτῆρα καὶ νὰ μὴ ἐπιφορτίζεται ἢ ἀναλαμβάνει καθήκοντα τὰ ὁποῖα θὰ ἐπηρέαζαν ἐπιβλαβῶς τὸ ἔργο του.

(β) Τὰ καθήκοντα τοῦ ὀπτῆρα καὶ τοῦ πηδαλιουχου εἶναι διάφορα καὶ ὁ πηδαλιοῦχος δὲ θὰ θεωρεῖται ὅτι εἶναι καὶ ὀπτήρας ὅταν πηδαλιουχεῖ ἐκτὸς ἄν πρόκειται γιὰ μικρὰ πλοῖα ὅπου ἀνεμπόδιστη κυκλικὴ θέα εἶναι δυνατὴ ἀπὸ τὴ θέση πηδαλιουχίας καὶ δὲ ὑπάρχει ἐλάττωση τῆς ὅρασης κατὰ τὴν νύκτα ἢ ἄλλα ἐμπόδια γιὰ τὴν κατάλληλη ἐκτέλεση καθηκόντων ὀπτῆρα. Ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς μπορεῖ νὰ εἶναι ὁ μόνος ὀπτήρας κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ φωτὸς τῆς ἡμέρας, μὲ τὴν προϋπόθεση ὅτι σὲ κάθε τέτοια περίπτωση:

(Ι) ἡ κατάσταση ἔχει προσεκτικὰ ἐκτιμηθεῖ καὶ ἔχει κριθεῖ χωρὶς ἀμφιβολίες ὅτι εἶναι ἀσφαλής,

(ΙΙ) ἔχουν ληφθεῖ ὑπόψη πλήρως ὅλοι οἱ σχετικοὶ παράγοντες ποὺ περιλαμβάνονται ἀλλὰ δὲν περιορίζονται στὴν:

– Κατάσταση καιροῦ
– ὁρατότητα
– πυκνότητα κυκλοφορίας
– ἐγγύτητα ναυτιλιακοῦ κινδύνου
– ἀναγκαία προσοχὴ σὲ περιπτώσεις πλοῦ διὰ μέσου ἢ πλησίων συστημάτων χωρισμοῦ κυκλοφορίας.

(ΙΙΙ) βοήθεια εἶναι δυνατὸ νὰ κληθεῖ καὶ παρασχεθεῖ ἀμέσως στὴ γέφυρα ὅταν τὸ ἀπαιτήσει ὁποιαδήποτε ἀλλαγὴ τῆς κατάστασης.

10. Πλοῦς μὲ πλοηγό:

Ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὰ καθήκοντα καὶ τὶς ὑποχρεώσεις τοῦ πλοηγοῦ, ἡ παρουσία του στὸ πλοῖο δὲν ἀπαλλάσσει τὸν πλοίαρχο ἢ τὸν ἀξιωματικὸ φυλακῆς ἀπὸ τὰ καθήκοντα καὶ τὶς ὑποχρεώσεις τους γιὰ τὴν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου. Ὁ πλοίαρχος καὶ ὁ πλοηγὸς θὰ ἀνταλλάσσουν πληροφορίες περὶ τῶν διαδικασιῶν ναυσιπλοΐας, τῶν τοπικῶν συνθηκῶν καὶ τῶν χαρακτηριστικῶν τοῦ πλοίου. Ὁ πλοίαρχος καὶ ὁ ἀξιω-

ματικὸς φυλακῆς θὰ συνεργάζονται στενὰ μὲ τὸν πλοηγὸ καὶ θὰ ἐλέγχουν μὲ ἀκρίβεια τὴν θέση καὶ τὶς κινήσεις τοῦ πλοίου.

11. Προστασία τοῦ θαλασσίου Περιβάλλοντος:

Ὁ πλοίαρχος καὶ ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς θὰ εἶναι ἐνήμεροι γιὰ τὶς σοβαρὲς ἐπιπτώσεις ἀπὸ ὁποιαδήποτε ἐπιχειρησιακὴ ἢ ἀπὸ ἀτύχημα ρύπανση τοῦ θαλάσιου περιβάλλοντος καὶ θὰ λαμβάνουν ὅλες τὶς δυνατὲς προφυλάξεις πρὸς ἀποτροπὴν τέτοιας ρύπανσης, ἰδιαίτερα στὰ πλαίσια τῶν οἰκείων διεθνῶν κανονισμῶν καὶ κανονισμῶν λιμένων.

Κανονισμὸς 11/2

Ὑποχρεωτικὲς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις γιὰ πιστοποιητικὰ πλοιάρχων καὶ ὑποπλοιάρχων πλοίων 200 κοχ καὶ ἄνω πλοίαρχος καὶ ὑποπλοίαρχος πλοίων 1600 κοχ καὶ ἄνω

1. Κάθε πλοίαρχος καὶ ὑποπλοίαρχος θαλασσοπλοοῦντος πλοίου ὁλικῆς χωρητικότητας 1600 κόρων καὶ ἄνω θὰ κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.

2. Κάθε ὑποψήφιος πρὸς ἀπόκτηση πιστοποιητικοῦ θά:

(α) ἱκανοποιεῖ τὴν διοίκηση ὡς πρὸς τὴν ὑγειονομικὴ του καταλληλότητα, ἰδιαίτερα ὅσον ἀφορᾶ στὴν ὅραση καὶ τὴν ἀκοή,

(β) ἀνταποκρίνεται στὶς ἀπαιτήσεις γιὰ ἀπόκτηση πιστοποιητικῶν ἀξιωματικοῦ φυλακῆς γεφύρας ἐπὶ πλοίων 200 κοχ καὶ ἄνω καὶ θὰ ἔχει ἀναγνωρισμένη ὑπηρεσία σὲ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα μὲ αὐτὴ τὴν ειδικότητα:

(Ι) γιὰ τὴν ἀπόκτηση πιστοποιητικοῦ ὑποπλοιάρχου ὄχι κάτω τῶν 18 μηνῶν πάντως, ἡ περίοδος αὐτὴ μπορεῖ νὰ μειώνεται, ἀλλὰ ὄχι κάτω τῶν 12 μηνῶν, ἂν ἡ διοίκηση ἀπαιτεῖ εἰδικὴ ἐκπαίδευση τὴν ὁποία θεωρεῖ ὡς ἰσοδύναμη μὲ ὑπηρεσία τοὐλάχιστο 6 μηνῶν μὲ εἰδικότητα ἀξιωματικοῦ φυλακῆς γεφύρας,

(ΙΙ) γιὰ τὴν ἀπόκτηση πιστοποιητικοῦ πλοιάρχου, ὄχι κάτω τῶν 36 μηνῶν πάντως, ἡ περίοδος αὐτὴ μπορεῖ νὰ μειώνεται, ἀλλὰ ὄχι κάτω τῶν 24 μηνῶν, ἂν τοὐλάχιστο 12μηνη θαλάσσια ὑπηρεσία ἔχει διανυθεῖ μὲ εἰδικότητα ὑποπλοιάρχου ἢ ἂν ἡ διοίκηση ἀπαιτεῖ εἰδικὴ ἐκπαίδευση τὴν ὁποία θεωρεῖ ὡς ἰσοδύναμη μὲ τέτοια ὑπηρεσία.

(γ) διέρχεται μὲ ἐπιτυχία κατάλληλες ἐξετάσεις κατὰ τρόπο ποὺ νὰ ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση. Τέτοιες ἐξετάσεις θὰ περιλαμβάνουν τὴν ὕλην ἡ ὁποῖα περιέχεται στὸ προσάρτημα τοῦ κανονισμοῦ αὐτοῦ ἀλλὰ θὰ μπορεῖ ἡ διοίκηση νὰ μεταβάλει τὶς ἀπαιτήσεις προκειμένου περὶ πλοιάρχων καὶ ὑποπλοιάρχων πλοίων περιορισμένου μεγέθους ἀπασχολούμενων σὲ παράκτιους πλόες ἂν κρίνει αὐτὸ ἀναγκαῖο, λαμβάνοντας ὑπόψη τὶς ἐπιπτώσεις στὴν ἀσφάλεια ὅλων τῶν πλοίων τὰ ὁποῖα εἶναι δυνατὸ νὰ πλέουν στὰ ἴδια ὕδατα.

Πλοίαρχος καὶ Ὑποπλοίαρχος πλοίων μεταξὺ 200 καὶ 1600 κοχ.

3. Κάθε πλοίαρχος καὶ ὑποπλοίαρχος θαλασσοπλοοῦντος πλοίου μεταξὺ 200 καὶ 1600 κοχ θὰ κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.

4. Κάθε ὑποψήφιος πρὸς ἀπόκτηση πιστοποιητικοῦ θά:

(α) ἱκανοποιεῖ τὴν διοίκηση ὡς πρὸς τὴν ὑγειονομικὴ του καταλληλότητα, ἰδιαίτερα ὅσον ἀφορᾶ στὴν ὅραση καὶ τὴν ἀκοή,

(β) (ι) γιὰ ἀπόκτηση πιστοποιητικοῦ ὑποπλοιάρχου, θὰ ἀνταποκρίνεται στὶς ἀπαιτήσεις γιὰ πιστοποιητικὸ ἀξιωματικοῦ ποὺ θὰ μπορεῖ νὰ ἐκτελεῖ φυλακὴ γέφυρας ἐπὶ πλοίων 200 κοχ καὶ ἄνω,

(ιι) γιὰ ἀπόκτηση πιστοποιητικοῦ πλοιάρχου θὰ ἀνταποκρίνεται στὶς ἀπαιτήσεις γιὰ πιστοποιητικὸ ἀξιωματικοῦ ποὺ θὰ μπορεῖ νὰ ἐκτελεῖ φυλακὴ γέφυρας ἐπὶ πλοίων 200 κοχ καὶ ἄνω καὶ νὰ ἔχει ἀναγνωρισμένη ὑπηρεσία σὲ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα μὲ αὐτὴ τὴν ειδικότητα ὄχι κάτω τῶν 36 μηνῶν πάντως αὐτὴ ἡ περίοδος μπορεῖ νὰ μειώνεται ἀλλὰ ὄχι κάτω τῶν 24 μηνῶν, ἂν τοὐλάχιστο 12μηνη ὑπηρεσία ἔχει διανυθεῖ μὲ εἰδικότητα ὑποπλοιάρχου ἢ ἂν ἡ διοίκηση ἀπαιτεῖ εἰδικὴ ἐκπαίδευση τὴν ὁποία θεωρεῖ ὡς ἰσοδύναμη μὲ τέτοια ὑπηρεσία,

(γ) ὑφίσταται μὲ ἐπιτυχία κατάλληλες ἐξετάσεις κατὰ τρόπο ποὺ νὰ ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση. Τέτοιες ἐξετάσεις θὰ περιλαμβάνουν τὴν ὕλη ἡ ὁποία ἀναφέρεται στὸ προσάρτημα ἀλλὰ θὰ μπορεῖ ἡ διοίκηση νὰ μεταβάλλει τὶς ἀπαιτήσεις γιὰ πλοιάρχους καὶ ὑποπλοιάρχους πλοίων ἀπασχολουμένων σὲ παρακτίους πλόες, ἂν τὸ κρίνει αὐτὸ ἀναγκαῖο, καὶ νὰ ἀφαιρεῖ ὕλη ἡ ὁποία δὲν ἀφορᾶ στὰ συγκεκριμένα ὕδατα ἢ τὰ ἐνδιαφερόμενα πλοῖα, λαμβάνοντας ὑπόψη τὶς ἐπιπτώσεις στὴν ἀσφάλεια ὅλων τῶν πλοίων τὰ ὁποῖα εἶναι δυνατὸ νὰ πλέουν σ' αὐτὰ τὰ ὕδατα.

Γενικὰ

5. Τὸ ἐπίπεδο γνώσεων τὸ ὁποῖο ἀπαιτεῖται στους διαφόρους τίτλους τοῦ προσαρτήματος εἶναι δυνατὸ νὰ μεταβάλλεται ἀνάλογα μὲ τὸ ἂν τὸ πιστοποιητικὸ πρόκειται νὰ ἐκδοθεῖ σὲ πλοίαρχο ἢ ὑποπλοίαρχο καὶ ἀνάλογα μὲ τὸ ἂν τὸ πιστοποιητικὸ ἢ τὰ πιστοποιητικὰ θὰ ἰσχύουν γιὰ πλοῖα 1600 κοχ καὶ ἄνω ἢ γιὰ πλοῖα μεταξὺ 200 και 1600 κοχ.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 11/2

Ἐλάχιστες γνώσεις ἀπαιτούμενες γιὰ πιστοποιητικὰ πλοιάρχων καὶ ὑποπλοιάρχων πλοίων 200 κοχ καὶ ἄνω.

(1) Ἡ ἐξεταστέα ὕλη ποὺ ἀναφέρεται κατωτέρω ἔχει ἐπιλεγεῖ γιὰ ἐξετάσεις ὑποψηφίων πρὸς ἀπόκτησιν πιστοποιητικοῦ πλοιάρχου ἢ ὑποπλοιάρχου πλοίων 200 κοχ. καὶ ἄνω. Ἀποσκοπεῖ στὴν ἐπέκταση καὶ ἀνάπτυξη σὲ βάθος τῶν θεμάτων ποὺ περιέχονται στὸν κανονισμὸ 11/1 «ὑποχρεωτικὲς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις γιὰ πιστοποιητικὰ ἀξιωματικῶν ποὺ ἐκτελοῦν φυλακὲς γέφυρας σὲ πλοῖα 200 κοχ καὶ ἄνω».

Λαμβανομένου ὑπόψη ὅτι ὁ πλοίαρχος φέρει τὴν ὑπέρτατη εὐθύνη γιὰ τὴν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, τῶν ἐπιβατῶν αὐτοῦ, τοῦ πληρώματος καὶ τοῦ φορτίου καὶ ὅτι ὁ ὑποπλοίαρχος πρέπει νὰ εἶναι σὲ θέση νὰ ἀναλάβει τὴν εὐθύνη αὐτὴ ὁποτεδήποτε, ἡ ἐξέταση σ' αὐτὰ τὰ θέματα θὰ ὀργανώνεται κατὰ τέτοιο τρόπο ὥστε νὰ ἐλέγχεται ἡ ἱκανότητα αὐτῶν νὰ ἀφομοιώνουν ὅλες τὶς διαθέσιμες πληροφορίες ποὺ ἀφοροῦν στὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου.

(2) Ναυσιπλοΐα καὶ προσδιορισμὸς στίγματος:

(α) προγραμματισμὸς πλοῦ καὶ ναυσιπλοΐα μὲ ὁποιεσδήποτε συνθῆκες:

(ι) μὲ ἀποδεκτὲς μεθόδους ὑποτύπωσης πορειῶν σὲ ὠκεανούς,

(ιι) σὲ περιορισμένα ὕδατα,

(ιιι) σὲ πάγους,

(ιν) σὲ περιορισμένη ὁρατότητα,

(ν) σὲ συστήματα διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας,

(νi) σὲ περιοχὲς ἐντόνων παλιρροιακῶν φαινομένων,

(β) προσδιορισμὸς στίγματος:

(ι) μὲ οὐράνιες παρατηρήσεις, περιλαμβανομένης τῆς χρήσης τοῦ ἥλιου, τῶν ἀπλανῶν, τῆς σελήνης καὶ τῶν πλανητῶν,

(ιι) μὲ γήινες παρατηρήσεις, περιλαμβανόμενης τῆς ἱκανότητας πρὸς χρήση διοπτεύσεων σημείων ξηρᾶς καὶ βοηθημάτων ναυσιπλοΐας ὅπως φάρων, σημαντήρων καὶ ἀλεώριων σὲ συνδυασμὸ μὲ κατάλληλους χάρτες, ἀγγελιῶν πρὸς τοὺς ναυτιλλόμενους καὶ λοιπῶν ἐκδόσεων πρὸς ἐκτίμηση τῆς ἀκρίβειας τοῦ ὑπολογιζόμενου στίγματος.

(ιιι) μὲ χρησιμοποίηση ὅλων τῶν σύγχρονων ναυτικῶν ἠλεκτρονικῶν ὀργάνων, κατὰ τρόπο ποὺ νὰ ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση, μετὰ τὴν ἀπόκτηση εἰδικῶν γνώσεων γιὰ τὶς ἀρχὲς λειτουργίας αὐτῶν, περιορισμῶν στὴ χρήση, πηγῶν σφαλμάτων, ἐπισήμανσης ἐσφαλμένων μεταδόσεων πληροφοριῶν καὶ μεθόδων διόρθωσης πρὸς εὕρεση ἀκριβοῦς στίγματος.

3. Τήρηση φυλακῶν:

(α) Πλήρης ἀποδεδειγμένη γνώση τοῦ περιεχομένου, τῆς ἐφαρμογῆς καὶ τοῦ σκοποῦ τοῦ διεθνοῦς κανονισμοῦ πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων στὴ θάλασσα, περιλαμβανομένων τῶν παραρτημάτων ποὺ ἀφοροῦν στὴν ἀσφαλῆ ναυσιπλοΐα.

(β) Ἀποδεδειγμένη γνώση τοῦ Κανονισμοῦ 11/1 - «Βασικὲς ἀρχὲς τήρησης φυλακῶν γέφυρας».

4. Συσκευὴ ραντάρ:

Ἀποδεδειγμένη γνώση τῆς συσκευῆς μὲ τὴ χρήση τοῦ ἀπομιμητῆ ραντὰρ ἢ ἐφόσον δὲν ὑπάρχει τέτοιος, φύλλων ὑποτύπωσης, γνώση τῶν θεμελιωδῶν ἀρχῶν τοῦ ραντὰρ καὶ ἱκανότητα στὸ χειρισμὸ καὶ χρήση τοῦ ραντὰρ καὶ στὴν ἑρμηνεία καὶ ἀνάλυση τῶν πληροφοριῶν ποὺ ἀποκτοῦνται ἀπὸ τὴ συσκευὴ αὐτή, συμπεριλαμβανομένων:

(α) τῶν συντελεστῶν ποὺ ἐπηρεάζουν τὴν ἀπόδοση καὶ τὴν ἀκρίβεια,

(β) τῆς ἀπόκτησης καὶ διατήρησης τῆς εἰκόνας στὴν ὀθόνη,

(γ) τῆς ἐπισήμανσης ἐσφαλμένης ἐμφάνισης πληροφοριῶν, ψευδοηχῶν, θαλασσίων ἐπιστροφῶν κλπ,

(δ) τῆς ἀπόστασης καὶ διόπτευσης,

(ε) τῆς ἀναγνώρισης χρισίμων στόχων,

(στ) τῆς πορείας καὶ ταχύτητας ἄλλων πλοίων,

(ζ) τοῦ χρόνου καὶ τῆς ἀπόστασης ἐλάχιστης προσέγγισης, διασταυρούμενου, συναντούμενου ἢ καταφθάνοντος πλοίου,

(η) τῆς ἐξακρίβωσης ἀλλαγῶν πορείας καὶ ταχύτητας ἄλλων

(θ) τῶν ἐπιπτώσεων ἀπὸ τὶς ἀλλαγὲς πορείας τοῦ ἴδιου πλοίου ἢ τῆς ταχύτητας ἢ καὶ τῶν δύο τούτων,

(ι) τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διεθνῶν χανονισμῶν π ρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων στὴ θάλασσα.

5. Μαγνητικὴ καὶ γυροσκοπικὴ πυξίδα:

Ἱκανότητα προσδιορισμοῦ καὶ διόρθωσης σφαλμάτων τῶν μαγνητικῶν καὶ γυροσκοπικῶν πυξίδων καὶ γνώση τῶν μέσων γιὰ διόρθωση τέτοιων σφαλμάτων.

6. Μετεωρολογία καὶ ὠκεανογραφία:

(α) ἀποδεδειγμένη ἱκανότητα γιὰ κατανόηση καὶ ἑρμηνεία συνοπτικοῦ χάρτη καὶ πρόβλεψη τοῦ καιροῦ τῆς περιοχῆς, λαμβανομένων ὑπόψη τῶν τοπικῶν καιρικῶν συνθηκῶν,

(β) γνώση τῶν χαρακτηριστικῶν τῶν διαφόρων καιρικῶν συστημάτων συμπεριλαμβανόμενων τῶν τροπικῶν κυκλώνων καὶ τῆς ἀποφυγῆς τῶν κέντρων τῶν κυκλώνων καὶ τῶν ἐπικίνδυνων τεταρτοκυκλίων αὐτῶν,

(γ) γνώση τῶν συστημάτων ὠκεάνιων ρευμάτων,

(δ) ἱκανότητα γιὰ χρήση κάθε κατάλληλης ναυτικῆς ἔκδοσης γιὰ τὶς παλίρροιες καὶ ρεύματα συμπεριλαμβανόμενων καὶ αὐτῶν στὴν ἀγγλικὴ γλῶσσα,

(ε) ἱκανότητα ὑπολογισμοῦ παλιρροιακῶν καταστάσεων,

7. Ἑλιγμοὶ καὶ χειρισμοὶ πλοίου:

Ἑλιγμοὶ καὶ χειρισμοὶ πλοίου μὲ ὁποιεσδήποτε συνθῆκες, συμπεριλαμβανομένων τῶν:

(α) ἑλιγμῶν κατὰ τὴν προσέγγιση πλοηγίδων ἢ σὲ πλοηγικοὺς σταθμοὺς ἀνάλογα μὲ τὸν καιρό, τὴν παλίρροια, τὴν προχώρηση καὶ ἀπόσταση ἀκινητοποίησης τοῦ πλοίου,

(β) χειρισμῶν τοῦ πλοίου σὲ ποταμούς, ἐκβολὲς κλπ. ἀνάλογα μὲ τὶς ἐπιδράσεις τοῦ ρεύματος, τοῦ ἀνέμου καὶ τῶν περιωρισμένων ὑδάτων στὴν πηδαλιουχία τοῦ πλοίου,

(γ) ἑλιγμῶν σὲ ἀβαθῆ ὕδατα, περιλαμβανόμενης τῆς μείωσης τοῦ βάθους κάτω ἀπὸ τὴν τροπίδα λόγῳ ἐπιβύθισης (SQUAT)*, διατοιχισμῶν καὶ προνευστασμῶν τοῦ πλοίου,

(δ) ἀλληλοεπίδρασης μεταξὺ διερχομένων πλοίων καὶ μεταξὺ τοῦ ἴδιου πλοίου καὶ τῶν πλησίων ὀχθῶν (φαινόμενο διαύλων),

(ε) κατάπλου καὶ ἀπόπλου ἀπὸ τὸ λιμάνι μὲ διάφορες συνθῆκες ἀνέμου καὶ παλίρροιας μὲ ἢ χωρὶς ρυμουλκό,

(στ) ἐκλογῆς ἀγκυροβόλιου, ἀγκυροβολίας μὲ μία ἢ δύο ἄγκυρες σὲ περιωρισμένους χώρους καὶ γνώση τῶν συντελεστῶν προσδιορισμοῦ τοῦ μήκους τῶν ἁλυσίδων τῶν ἀγκυρῶν ποὺ θὰ χρησιμοποιηθεῖ.

(ζ) συρσίματος καὶ ἀπεμπλοκῆς ἀγκυρῶν,

(η) δεξαμενισμοῦ μὲ ἢ χωρὶς ζημίες τοῦ πλοίου.

(θ) διοίκησης καὶ χειρισμῶν πλοίων σὲ δυσμενεῖς καιρικὲς συνθήκες περιλαμβανόμενης τῆς παροχῆς βοήθειας σὲ πλοῖο ἢ ἀεροσκάφος ποὺ κινδυνεύει, ρυμούλκιση, τρόπων τήρησης ἀκυβέρνητου σκάφους ἐκτὸς τῶν κοιλωμάτων τῶν κυμάτων, περιορισμοῦ τῆς ἔκπτωσης καὶ χρήσης ἐλαίου,

(ι) προφυλάξεων κατὰ τοὺς ἑλιγμοὺς πρὸς καθαίρεση σωσιβίων λέμβων ἢ σωσιβίων σχεδιῶν σὲ κακοκαιρία,

(ια) μεθόδων περισυλλογῆς ἐπιζώντων σὲ σωσίβιες λέμβους ἢ σωσίβιες σχεδίες,

(ιβ) ἱκανότητας καθορισμοῦ τῶν χαρακτηριστικῶν χειρισμοῦ καὶ μηχανῶν τῶν κυριότερων τύπων πλοίων, ἰδιαίτερα ὅσον ἀφορᾶ στὶς ἀποστάσεις ἀκινητοποίησης καὶ κύκλους στροφῶν ἀνάλογα μὲ τὰ βυθίσματα καὶ τὶς ταχύτητες,

(ιγ) σπουδαιότητας τῆς μείωσης τῆς ταχύτητας πρὸς τὸ σκοπὸν ἀποφυγῆς ζημιῶν οἱ ὁποῖες ἐνδέχεται νὰ προκληθοῦν ἀπὸ κύματα τῆς πλώρης ἢ πρύμης τοῦ ἴδιου πλοίου,

(ιδ) πρακτικῶν μέτρων τὰ ὁποῖα πρέπει νὰ λαμβάνονται κατὰ τὸν πλοῦ σὲ πάγους ἢ σὲ περιπτώσεις συσσώρευσης πάγου πάνω στὸ πλοῖο,

(ιε) χρήση συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ χειρισμῶν μέσα σ' αὐτά.

8. Εὐστάθεια τοῦ πλοίου,* κατασκευὴ καὶ ἔλεγχος ζημιῶν:

(α) κατανόηση τῶν θεμελιωδῶν ἀρχῶν ναυπήγησης πλοίων καὶ τῶν θεωρικῶν καὶ συντελεσθῶν ποὺ ἐπηρεάζουν τὴν διαγωγὴ καὶ τὴν εὐστάθεια καὶ τῶν ἀναγκαίων μέτρων γιὰ τὴν διατήρηση ἀσφαλοῦς διαγωγῆς καὶ εὐστάθειας,

(β) γνώση τῶν συνεπειῶν στὴ διαγωγὴ καὶ τὴν εὐστάθεια τοῦ πλοίου σὲ περίπτωση ζημιῶν καὶ στὴν συνέχειαν αὐτῶν κατάκλησης, ὁποιουδήποτε διαμερίσματος καὶ τῶν μέτρων τὰ ὁποῖα πρέπει νὰ ληφθοῦν γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση τούτων,

(γ) ἀποδεδειγμένη γνώση τῆς χρήσης πινάκων εὐστάθειας, διαγωγῆς καὶ κόπωσης, τῶν διαγραμμάτων καὶ τῶν συσκευῶν ὑπολογισμοῦ τῆς κόπωσης, περιλαμβανόμενης τῆς γνώσης τῆς φόρτωσης φορτίων καὶ ἑρματισμοῦ πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ διατηρεῖται ἡ κόπωση τοῦ κύτους σὲ παραδεκτὰ ὅρια,

(δ) γενικὲς γνώσεις περὶ τῶν κύριων ναυπηγικῶν μερῶν τοῦ πλοίου καὶ τῆς κατάλληλης ὀνοματολογίας τῶν διάφορων μερῶν,

(ε) γνώση τῶν συστάσεων τοῦ IMCO περὶ εὐστάθειας τῶν πλοίων.

9. Μηχανολογικὲς ἐγκαταστάσεις τοῦ πλοίου:

(α) ἀρχὲς λειτουργίας τῶν μηχανῶν θάλασσας,

(β) βοηθητικὰ μηχανήματα,

(γ) γενικὴ γνώση τῶν ὅρων ναυτικῆς μηχανολογίας.

10. Χειρισμὸς φορτίου καὶ στοιβασίας:

(α) στοιβασίας καὶ ἐξασφάλισης τῶν φορτίων στὰ πλοῖα συμπεριλαμβανόμενων τῶν φορτοεκφορτωτικῶν μέσων,

(β) ἐργασίες φόρτωσης καὶ ἐκφόρτωσης, ἰδιαίτερα δὲ φόρτωσης καὶ ἐκφόρτωσης μεγάλων βαρῶν,

(γ) διεθνεῖς κανονισμοὶ καὶ συστάσεις περὶ μεταφορᾶς φορτίων καὶ ἰδιαίτερα γνώση τοῦ διεθνοῦς ναυτικοῦ κώδικα ἐπικίνδυνων φορτίων,

(δ) μεταφορὰ ἐπικίνδυνων φορτίων, προφυλάξεις ποὺ πρέπει νὰ λαμβάνονται κατὰ τὶς φορτοεκφορτώσεις καὶ μέριμνα γιὰ τὴν ἀσφάλεια τούτων κατὰ τὴν διάρκεια τοῦ πλοῦ,

(ε) πρακτικὴ γνώση τῶν περιεχόμενων καὶ ἐφαρμογὴ τῶν τρεχουσῶν ὁδηγιῶν γιὰ τὴν ἀσφάλεια τῶν δεξαμενοπλοίων,

(στ) πρακτικὴ γνώση τῶν συνήθως χρησιμοποιούμενων σωληνώσεων φορτίου καὶ μέσων ἄντλησης,

(ζ) ὅροι καὶ ὁρισμοὶ ποὺ χρησιμοποιοῦνται γιὰ τὴν περιγραφὴ ἰδιοτήτων κοινῶν φορτίων πετρελαίου, ὅπως τὸ ἀργὸ πετρέλαιο, ἡμιδιυλίσματα, νάφθα,

(η) κανονισμοὶ ρύπανσης, ἑρματισμός, καθαρισμὸς δεξαμενῶν καὶ ἐργασίες ἐξαερισμοῦ,

(θ) φόρτωση στὰ κατάλοιπα.

11. Πρόληψη πυρκαϊᾶς καὶ μέσα πυρόσβεσης:

(α) ὀργάνωση γυμνασίων πυρκαϊᾶς,

(β) κατηγορίες καὶ χημεία τῶν πυρκαϊῶν.

(γ) συστήματα σβέσης πυρκαϊῶν,

(δ) παρακολούθηση ἐγκεχριμένου ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος γιὰ ἀντιμετώπιση πυρκαϊῶν,

(ε) γνώση τῶν κανονισμῶν περὶ πυροσβεστικῶν μέσων.

12. Διαδικασίες ἔκτακτης ἀνάγκης:

(α) προφυλάξεις λαμβανόμενες σὲ περίπτωση ἑκούσιας προσάραξης,

(β) ἐνέργειες ποὺ πρέπει νὰ γίνουν πρὸ καὶ μετὰ τὴν προσάραξη.

(γ) ἐπανάπλευση προσαραγμένου πλοίου μὲ ἢ χωρὶς βοήθεια.

(δ) ἐνέργειες ποὺ ἐπιβάλλεται νὰ γίνουν μετὰ ἀπὸ σύγκρουση,

(ε) προσωρινὴ ἔμφραξη διαρροῶν,

(στ) μέτρα γιὰ τὴν προστασία καὶ τὴν ἀσφάλεια τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος σὲ καταστάσεις κινδύνου,

(ζ) περιορισμὸς ζημιῶν καὶ διάσωση τοῦ πλοίου μετὰ ἀπὸ πυρκαϊὰ ἢ ἔκρηξη,

(η) ἐγκατάλειψη πλοίου,

(θ) ἐφεδρικὸ πηδάλιο, κατασκευὴ καὶ χρήση πρόχειρου πηδαλίου καὶ τὰ μέσα γιὰ τὴν κατασκευήν του, ὅπου αὐτὸ εἶναι ἐφικτό,

(ι) διάσωση προσώπων ἀπὸ πλοῖο ποὺ κινδυνεύει ἢ ἀπὸ ναυάγιο.

(ια) διαδικασία διάσωσης ἀνθρώπου ποὺ ἔπεσε στὴ θάλασσα.

---

*Ἐπιβύθιση (SQUAT). Εἶναι ἡ μείωση τοῦ βάθους κάτω ἀπὸ τὸ πλοῖο ποὺ συμβαίνει ὅταν τὸ πλοῖο κινεῖται μέσα στὸ νερὸ καὶ προκαλεῖται καὶ γιὰ λόγους ἐπιπλέον βύθισης ὁλοκλήρου τοῦ σκάφους καὶ γιὰ λόγους μεταβολῆς τῆς διαγωγῆς του. Τὸ φαινόμενο ἐπιτείνεται σ[illegible] τὴν ἐλάττωση τῆς ταχύτητας.

* Πλοίαρχοι καὶ ὑποπλοίαρχοι ποὺ ὑπηρετοῦν σὲ μικρὰ σκάφη θὰ εἶναι πλήρως ἐνημερωμένοι γιὰ τὶς βασικὲς ἀπαιτήσεις εὐστάθειας αὐτῶν τῶν πλοίων.

13. Ἰατρική μέριμνα:
Πλήρης γνώση καί χρήση τοῦ περιεχομένου τῶν ἀκολούθων ἐκδόσεων:
(α) διεθνοῦς ἰατρικοῦ ὁδηγοῦ πλοίων ἤ ἰσοδυνάμων ἐθνικῶν ἐκδόσεων,
(β) ἰατρικοῦ τμήματος τοῦ διεθνοῦς κώδικα σημάτων,
(γ) ἰατρικοῦ ὁδηγοῦ πρώτων βοηθειῶν γιά χρήση σέ ἀτυχήματα ἀπό ἐπικίνδυνα φορτία.
14. Ναυτικό Δίκαιο:
(α) γνώση τοῦ διεθνοῦς ναυτικοῦ δικαίου ὅπως ἔχει ἐνσωματωθεῖ σέ διεθνεῖς συμφωνίες καί συμβάσεις καθ' ὅσον αὐτές ἐπηρεάζουν τίς εἰδικές ὑποχρεώσεις καί εὐθῦνες τοῦ πλοιάρχου, ἰδιαίτερα αὐτές πού ἀφοροῦν στήν ἀσφάλεια καί τήν προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος.
Ἰδιαίτερη προσοχή πρέπει νά δίδεται στά ἑξῆς θέματα:
(ι) πιστοποιητικά καί λοιπά ἔγγραφα πού πρέπει νά ὑπάρχουν στό πλοῖο βάσει διεθνῶν συμβάσεων, πῶς μποροῦν νά ἀποκτοῦνται αὐτά καί ποιά ἡ διάρκεια τῆς νόμιμης ἰσχύος αὐτῶν,
(ιι) εὐθῦνες ἀπό τίς σχετικές ἀπαιτήσεις τῆς διεθνοῦς σύμβασης περί γραμμῶν φόρτωσης,
(ιιι) εὐθῦνες ἀπό τίς σχετικές ἀπαιτήσεις τῆς διεθνοῦς σύμβασης γιά τήν ἀσφάλεια τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στή θάλασσα,
(iv) εὐθῦνες ἀπό τίς διεθνεῖς συμβάσεις γιά τήν πρόληψη τῆς ρύπανσης ἀπό πλοῖα,
(v) ναυτικές δηλώσεις ὑγείας, ἀπαιτήσεις τῶν διεθνῶν ὑγειονομικῶν κανονισμῶν,
(vi) εὐθῦνες ἀπό τή σύμβαση γιά τούς διενθεῖς κανονισμούς πρός ἀποφυγή συγκρούσεων στή θάλασσα,
(vii) εὐθῦνες βάσει ἄλλων διεθνῶν ὀργάνων πού ἀφοροῦν στήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, τῶν ἐπιβατῶν, τοῦ πληρώματος καί τοῦ φορτίου,
(β) Ἡ ἔκταση τῆς γνώσης τῆς ἐθνικῆς ναυτικῆς νομοθεσίας ἐπαφίεται στήν κρίση τῆς διοίκησης, ἀλλά πρέπει νά περιλαμβάνει τίς ἐθνικές διατάξεις πού ἐπιβάλλουν τήν τήρησιν τῶν διεθνῶν συμφωνιῶν καί συμβάσεων,
15. Εὐθῦνες διοίκησης καί ἐκπαίδευσης προσωπικοῦ:
γνώση διοίκησης, ὀργάνωσης καί ἐκπαίδευσης τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων.
16. Ἐπικοινωνίες:
(α) ἱκανότητα γιά ἐκπομπή καί λήψη μηνυμάτων μέ ἀναλαμπές καί χρήση τοῦ διεθνοῦς κώδικα σημάτων. Ὅπου ἡ διοίκηση ἔχει ἐξετάσει τούς ὑποψήφιους γιά τά θέματα αὐτά σέ κατώτερα ἐπίπεδα πιστοποιητικῶν, μπορεῖ νά μή ἐπανεξετάσει γι' αὐτά τούς ὑποψήφιους γιά πιστοποιητικό πλοιάρχου,
(β) γνώση τῶν διαδικασιῶν οἱ ὁποῖες χρησιμοποιοῦνται στίς ραδιοτηλεφωνικές ἐπικοινωνίες καί ἱκανότητα γιά χρήση ραδιοτηλεφώνων ἰδιαίτερα δέ ὅσον ἀφορᾶ στά μηνύματα κινδύνου, ἐπείγουσας ἀνάγκης καί ἀσφαλείας ναυσιπλοΐας,
(γ) γνώση τῶν διαδικασιῶν γιά ἐκπομπή σημάτων κινδύνου ραδιοτηλεγραφικῶς ὅπως αὐτές περιγράφονται στούς κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιῶν·
17. Διάσωση:
Πλήρη γνώση τῶν κανονισμῶν σωστικῶν μέσων (διεθνής σύμβση γιά τήν ἀσφάλεια τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στή θάλασσα), ὀργάνωσης γυμνασίων ἐγκατάλειψης πλοίων, σωσιβίων λέμβων, σωσιβίων σχεδιῶν καί λοιπῶν σωστικῶν μέσων.
18. Ἔρευνα καί διάσωση:
Πλήρη γνώση τοῦ ἐγχειριδίου τοῦ **IMCO** γιά ἔρευνα καί διάσωση ἐμπορικῶν πλοίων **(MERSAR)**.
19. Μέθοδοι διαπίστωσης τῆς ἱκανότητας:
(α) ναυσιπλοΐα:
ἐξέταση στή χρήση τοῦ ἑξάντα καί τῶν ὀργάνων μέτρησης τοῦ ἀζιμούθ καί λήψης διοπτεύσεων, καθώς καί τῆς ἱκανότητας γιά χάραξη στό χάρτη τῆς πορείας καί τῶν διοπτεύσεων καί ὑποτύπωση τοῦ στίγματος,
(β) διεθνεῖς κανονισμοί πρός ἀποφυγή συγκρούσεων στή θάλασσα:
(ι) χρήση μικρῶν πρότυπων πού φέρουν τά κατάλληλα φῶτα καί σήματα ἤ ἀπομιμητή φώτων ναυσιπλοΐας,
(ιι) φύλλα ὑποτύπωσης ἤ προσομοιωτή ραντάρ,
(γ) ραντάρ:
(ι) ἀπομιμητής ραντάρ, ἤ
(ιι) φύλλα ὑποτύπωσης,
(δ) σβέση πυρκαϊᾶς:
παρακολούθηση ἀναγνωρισμένου ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος ἀντιμετώπισης πυρκαϊῶν,
(ε) ἐπικοινωνίες:
Ὀπτική καί προφορική πρακτική ἐξέταση.
(στ) διάσωση:
καθαίρεση καί χειρισμοί σωσίβιων λέμβων καί ἄλλων σωστικῶν συσκευῶν περιλαμβανομένης τῆς ἐφαρμογῆς σωσίβιων ζωνῶν.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 11/3

Ὑποχρεωτικές ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις γιά πιστοποιητικά ἀξιωματικῶν γέφυρας καί πλοιάρχων πλοίων κάτω τῶν 200 κοχ.

(1) Πλοῖα πού δέν ἐκτελοῦν παράκτιους πλόες:
(α) Κάθε πλοίαρχος πού ὑπηρετεῖ σέ θαλασσοπλοοῦν πλοῖο κάτω τῶν 200 κοχ πού δέν ἀσχολεῖται σέ παράκτιους πλόες πρέπει νά εἶναι κάτοχος πιστοποιητικοῦ ἀναγνωρισμένου ἀπό τήν διοίκηση γιά ὑπηρεσία πλοιάρχου σέ πλοῖα μεταξύ 20 καί 1600 κοχ.
(β) Κάθε ἀξιωματικός φυλακῆς γέφυρας πού ὑπηρετεῖ σέ θαλασσοπλοοῦν πλοῖο κάτω τῶν 200 κοχ πού δέν ἐκτελεῖ παράκτιους πλόες πρέπει νά κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό γιά πλοῖα 200 κοχ καί ἄνω.
(2) Πλοῖα πού ἀπασχολοῦνται σέ παράκτιους πλόες:
(α) πλοίαρχος:
(ι) κάθε πλοίαρχος πού ὑπηρετεῖ σέ θαλασσοπλοοῦν πλοῖο κάτω τῶν 200 κοχ τό ὁποῖο ἀσχολεῖται σέ παράκτιους πλόες θά κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό,
(ιι) κάθε ὑποψήφιος γιά ἀπόκτηση πιστοποιητικοῦ θά:
(1) ἔχει ἡλικία ὄχι κάτω τῶν 20 ἐτῶν,
(2) ἔχει ἀναγνωρισμένη θαλάσσια ὑπηρεσία ὄχι κάτω τῶν 12 μηνῶν ὡς ἀξιωματικός φυλακῆς γέφυρας,
(3) ἱκανοποιεῖ τήν διοίκηση ὅτι κατέχει ἐπαρκεῖς γνώσεις κατάλληλες γιά τήν ἐκτέλεση τῶν καθηκόντων του σέ τέτοια πλοῖα πού περιλαμβάνουν καί τά θέματα πού περιέχονται στό προσάρτημα τοῦ κανονισμοῦ,
(β) ἀξιωματικός φυλακῆς γέφυρας:
(ι) κάθε ἀξιωματικός φυλακῆς γέφυρας πού ὑπηρετεῖ σέ θαλασσοπλοοῦν πλοῖο κάτω τῶν 200 κοχ. πού ἐκτελεῖ παράκτιους πλόες θά κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό,
(ιι) κάθε ὑποψήφιος γιά ἀπόκτηση πιστοποιητικοῦ θά:
(1) ἔχει ἡλικία ὄχι κάτω τῶν 18 ἐτῶν,
(2) ἱκανοποιεῖ τή διοίκηση ὡς πρός τήν ὑγειονομική του καταλληλότητα, καί ἰδιαίτερα στήν ὅραση καί τήν ἀκοή,
(3) ἱκανοποιεῖ τή διοίκηση περί τοῦ ὅτι ἔχει:
περατώσει μέ ἐπιτυχία εἰδική ἐκπαίδευση, περιλαμβανομένης ἐπαρκοῦς περιόδου κατάλληλης θαλάσσιας ὑπηρεσίας σύμφωνα μέ τίς ἀπαιτήσεις τῆς διοίκησης, ἤ
συμπληρώσει ἀναγνωρισμένη θαλάσσια ὑπηρεσία στόν κλάδο καταστρώματος ὄχι κάτω τῶν 3 ἐτῶν,
(4) ἱκανοποιεῖ τή διοίκηση περί τοῦ ὅτι κατέχει ἐπαρκεῖς γνώσεις κατάλληλες γιά τήν ἐκτέλεση τῶν καθηκόντων του σέ τέτοια πλοῖα οἱ ὁποῖες περιλαμβάνουν καί τά θέματα πού περιέχονται στό προσάρτημα.
3. Ἐκπαίδευση.
Ἡ ἐκπαίδευση γιά ἀπόκτηση τῶν ἀναγκαίων γνώσεων καί τῆς πρακτικῆς πείρας θά βασίζεται στόν κανονισμό 11/1 «βασικές ἀρχές τήρησης φυλακῆς γέφυρας» καί τούς οἰκείους διεθνεῖς κανονισμούς καί συστάσεις.
4. Ἐξαιρέσεις:
Ἡ διοίκηση, ἄν θεωρεῖ ὅτι τό μέγεθος καί οἱ συνθῆκες πλοῦ τοῦ πλοίου εἶναι τέτοιες, ὥστε νά καθιστοῦν τήν ἐφαρμογήν ὅλων τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ κανονισμοῦ αὐτοῦ καί τοῦ προσαρτήματός του ἀδικαιολόγητο ἤ ἀνέφικτο, μπορεῖ νά ἐξαιρέσει ἀνάλογα τόν πλοίαρχο καί τόν ἀξιωματικό φυλακῆς γέφυρας τέτοιου πλοίου ἤ κατηγοριῶν πλοίων ἀπό μερικές ἀπαιτήσεις, ἔχοντας ὑπόψη τήν ἀσφάλεια τῶν λοιπῶν πλοίων πού εἶναι δυνατό νά πλέουν στά ἴδια ὕδατα.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 11/3

Ἐλάχιστες γνώσεις ἀπαιτούμενες γιά πιστοποιητικά ἀξιωματικῶν φυλακῶν γέφυρας καί πλοιάρχων πλοίων κάτω τῶν 200 κοχ

1. (α) Γνώση τῶν ἀκολούθων:

(ι) ἀκτοπλοΐας καὶ στὴ ἔκταση ποὺ ἀπαιτεῖται, ἀστρονομικῆς ναυσιπλοΐας,

(ιι) διεθνοῦς κανονισμοῦ πρὸς ἀποφυγὴ συγκρούσεων στὴ θάλασσα,

(ιιι) διεθνοῦς ναυτικοῦ κώδικα ἐπικινδύνων φορτίων (IMCO),

(iv) μαγνητικῆς πυξίδας,

(v) ραδιοτηλεφωνίας καὶ ὀπτικῆς συνεννόησης,

(vi) συσκευῶν πρόληψης καὶ σβέσης πυρκαϊῶν,

(vii) διάσωσης,

(viii) διαδικασιῶν σὲ περιπτώσεις ἔκτακτης ἀνάγκης,

(ιχ) χειρισμῶν πλοίου,

(χ) εὐστάθειας πλοίου,

(χι) μετεωρολογίας,

(χιι) μηχανολογικῶν ἐγκαταστάσεων μικρῶν πλοίων,

(χιιι) πρώτων βοηθειῶν,

(xiv) ἔρευνας καὶ διάσωσης,

(xv) πρόληψης ρύπανσης τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος

(β) ἐκτὸς ἀπὸ τὶς ἀπαιτήσεις τῆς ὑποπαραγράφου (α), ἐπαρκὴς γνώση γιὰ ἀσφαλῆ χειρισμὸ ὅλων τῶν ναυτικῶν ὀργάνων καὶ ἐξοπλισμοῦ ποὺ φέρεται σὲ τέτοια πλοῖα,

(γ) τὸ ἐπίπεδο γνώσεων ποὺ ἀπαιτοῦνται γιὰ τὰ θέματα ποὺ καθορίζονται στὶς ὑποπαραγράφους (α) καὶ (β) πρέπει νὰ εἶναι ἐπαρκὴ γιὰ τὴν ἀσφαλῆ ἐκπλήρωση τῶν καθηκόντων τοῦ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς.

2. Κάθε πλοίαρχος ποὺ ὑπηρετεῖ σὲ θαλασσοπλοοῦν πλοῖο κάτω τῶν 200 κοχ πρέπει ἐκτὸς ἀπὸ τὶς ἀπαιτήσεις τῆς ἀνωτέρω παραγράφου 1 νὰ ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση περὶ τοῦ ὅτι κατέχει γνώσεις πρὸς ἐκπλήρωση ὅλων τῶν καθηκόντων του μὲ ἀσφάλεια.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 11/4

Ὑποχρεωτικὲς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις γιὰ πιστοποιητικὰ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς γέφυρας σὲ πλοῖα 200 κοχ καὶ ἄνω.

1. Κάθε ἀξιωματικὸς φυλακῆς γέφυρας ποὺ ὑπηρετεῖ σὲ θαλασσοπλοοῦν πλοῖο 200 κοχ καὶ ἄνω πρέπει νὰ ἔχει κατάλληλο πιστοποιητικό.

2. Κάθε ὑποψήφιος γιὰ ἀπόκτηση πιστοποιητικοῦ θά:

(α) ἔχει ηλικία ὄχι κάτω τῶν 18 ἐτῶν,

(β) ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση σχετικὰ μὲ τὴν ὑγειονομική του καταλληλότητα, ἰδιαίτερα ὅσον ἀφορᾶ στὴν ὅραση καὶ στὴν ἀκοή,

(γ) ἔχει ἀναγνωρισμένη θαλάσσια ὑπηρεσία στὸ διαμέρισμα τοῦ καταστρώματος ὄχι κάτω ἀπὸ τρία ἔτη, ποὺ θὰ περιλαμβάνει τοὐλάχιστον ἕξι μῆνες ὑπηρεσία φυλακῶν γέφυρας μὲ τὴν ἐπίβλεψη προσοντούχου ἀξιωματικοῦ· πάντως ἡ διοίκηση μπορεῖ νὰ ἀντικαθιστᾶ μέχρι δύο ἔτη θαλάσσια ὑπηρεσία, μὲ περίοδο εἰδικῆς ἐκπαίδευσης, μὲ τὴν προϋπόθεση ὅτι, ἡ διοίκηση ἱκανοποιεῖται στὸ ὅτι αὐτὴ ἡ ἐκπαίδευση εἶναι τοὐλάχιστον ἰσοδύναμη σὲ ἀξία, πρὸς τὴν ἀναπληρούμενη περίοδο θαλάσσιας ὑπηρεσίας.

(δ) ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση, συμμετέχοντας σὲ κατάλληλες ἐξετάσεις στὸ ὅτι κατέχει ἐπαρκῶς θεωρητικὲς καὶ πρακτικὲς γνώσεις κατάλληλες γιὰ τὰ καθήκοντα αὐτοῦ.

3. Πιστοποιητικὰ γιὰ ὑπηρεσία χωρὶς περιορισμούς:

Γιὰ ἔκδοση πιστοποιητικῶν γιὰ ὑπηρεσία χωρὶς περιορισμοὺς στὴν περιοχὴ τῶν πλόων, πρέπει νὰ ἐξετάζεται ἡ ἐπάρκεια τῶν θεωρητικῶν καὶ πρακτικῶν γνώσεων τοῦ ὑποψηφίου γιὰ τὰ θέματα ποὺ ἀναφέρονται στὸ προσάρτημα τοῦ κανονισμοῦ.

4. Πιστοποιητικὰ περιορισμένης ἱκανότητας:

Πρὸς ἔκδοση πιστοποιητικῶν περιορισμένης ἱκανότητας γιὰ ὑπηρεσία σὲ παράκτιους πλόες, ἡ διοίκηση μπορεῖ νὰ παραλείπει τὰ ἀκόλουθα θέματα ἀπὸ τὰ ἀναφερόμενα στὸ προσάρτημα, ἔχοντας ὑπόψη τὶς συνέπειες γιὰ τὴν ἀσφάλεια τῶν ἄλλων πλοίων ποὺ εἶναι δυνατὸ νὰ πλέουν στὰ ἴδια ὕδατα:

(α) ἀστρονομικὴ ναυσιπλοΐα,

(β) ἠλεκτρονικὰ συστήματα προσδιορισμοῦ στίγματος καὶ ναυσιπλοΐας, γιὰ ὕδατα ποὺ θὰ καλύπτονται ἀπὸ τέτοια συστήματα.

5. Ἐπίπεδο γνώσεων:

(α) τὸ ἐπίπεδο τῶν γνώσεων, ποὺ θὰ ἀπαιτοῦνται γιὰ τὰ θέματα τῶν ἀναφερόμενων στὸ προσάρτημα, θὰ εἶναι ἀρκετὸ γιὰ τὴν ἀσφαλῆ ἐκπλήρωση τῶν καθηκόντων τοῦ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς. Κατὰ τὸν καθορισμὸ τοῦ κατάλληλου ἐπίπεδου γνώσεων, ἡ διοίκηση θὰ ἔχει ὑπόψη τὶς παρατηρήσεις γιὰ κάθε θέμα τοῦ προσαρτήματος,

(β) ἡ ἐκπαίδευση γιὰ ἀπόκτηση τῶν ἀναγκαίων θεωρητικῶν γνώσεων καὶ πρακτικῆς ἐμπειρίας πρέπει νὰ βασίζεται στὸν κανονισμὸ II/1 «βασικὲς ἀρχὲς τήρησης φυλακῆς γέφυρας» καὶ τῶν σχετικῶν διεθνῶν κανονισμῶν καὶ συστάσεων.

Προσάρτημα κανονισμοῦ 11/4.

Ἐλάχιστες γνώσεις ἀπαιτούμενες γιὰ πιστοποιητικὰ ἀξιωματικῶν φυλακῆς γέφυρας σὲ πλοῖα 200 κοχ καὶ ἄνω:

1. Ἀστρονομικὴ ναυσιπλοΐα:

Ἱκανότητα γιὰ χρήση τῶν οὐράνιων σωμάτων γιὰ τὸν καθορισμὸ τοῦ στίγματος τοῦ πλοίου καὶ τῶν σφαλμάτων τῆς πυξίδας.

2. Ἀκτοπλοΐα:

α) ἱκανότητα προσδιορισμοῦ τοῦ στίγματος μὲ χρήση:

(I) σημείων ξηρᾶς,

(II) βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, περιλαμβανόμενων τῶν φάρων, ἀλεώριων καὶ σημαντήρων,

(III) ἀναμέτρησης, λαμβάνοντας ὑπόψη τοὺς ἀνέμους, παλίρροιες, ρεύματα καὶ ταχύτητα ὑπολογιζόμενη μὲ τὶς στροφὲς τῆς ἕλικας ἀνὰ λεπτὸ καὶ τοῦ δρομόμετρου,

β) πλήρης γνώση καὶ ἱκανότητα χρήσης τῶν ναυτιλιακῶν χαρτῶν καὶ ἐκδόσεων ὅπως οἱ πλοηγοί, πίνακες παλιρροιῶν, ἀγγελίες πρὸς τοὺς ναυτιλλόμενους, ναυτιλιακὲς προειδοποιήσεις μὲ τὸν ἀσύρματο καὶ πληροφορίες γιὰ τὰ συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς θαλάσσιας κυκλοφορίας.

3. Ναυσιπλοΐα μὲ τὸ ραντάρ:

Γνώση τῶν θεμελιωδῶν ἀρχῶν τοῦ ραντὰρ καὶ ἱκανότητα στὴ λειτουργία καὶ χρήση του καὶ ἱκανότητα ἑρμηνείας καὶ ἀνάλυσης τῶν ἀποκτώμενων μὲ τὸ ραντὰρ πληροφοριῶν, περιλαμβανόμενων τῶν ἀκόλουθων:

α) παραγόντων ποὺ ἐπηρεάζουν τὴν λειτουργία καὶ τὴν ἀκρίβεια,

β) ρύθμισης καὶ διατήρησης τῆς εἰκόνας ραντάρ,

γ) ἐξακρίβωσης ἐσφαλμένης παρουσίασης πληροφοριῶν, ψευδοηχῶν, ἐπιστροφῶν θάλασσας κλπ.,

δ) ἀπόστασης καὶ διόπτευσης,

ε) ἐπισήμανσης κρίσιμων ἤχων,

στ) πορείας καὶ ταχύτητας ἄλλων πλοίων,

ζ) χρόνου καὶ ἐγγύτερης ἀπόστασης διασταυρούμενου, συναντούμενου ἢ καταφθάνοντος πλοίου,

η) ἐξακρίβωσης ἀλλαγῶν πορείας καὶ ταχύτητας ἄλλων πλοίων,

θ) ἐπιπτώσεων ἀπὸ τὶς ἀλλαγὲς τῆς πορείας τοῦ ἴδιου πλοίου ἢ τῆς ταχύτητας ἢ καὶ τῶν δύο αὐτῶν,

ι) ἐφαρμογῆς τῶν διεθνῶν κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴ συγκρούσεων σὲ θάλασσα.

4. Ἐκτέλεση φυλακῶν:

α) πλήρη ἀποδεδειγμένη γνώση τοῦ περιεχόμενου, τῆς ἐφαρμογῆς καὶ τοῦ σκοποῦ τοῦ διεθνοῦς κανονισμοῦ ἀποφυγῆς συγκρούσεων στὴ θάλασσα, συμπεριλαμβανόμενων τῶν παραρτημάτων ποὺ ἀναφέρονται στὴν ἀσφαλῆ ναυσιπλοΐα,

β) ἀποδεδειγμένη γνώση τοῦ περιεχόμενου τοῦ κανονισμοῦ II/1 «βασικὲς ἀρχὲς τήρησης φυλακῆς γεφύρας».

5. Ἠλεκτρονικὰ συστήματα προσδιορισμοῦ θέσης καὶ ναυσιπλοΐας:

Ἱκανότητας εὕρεσης τοῦ στίγματος μὲ τὴ χρήση ἠλεκτρονικῶν ναυτιλιακῶν βοηθημάτων διαπιστούμενη κατὰ τρόπο ποὺ θὰ ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση.

6. Ραδιογωνιόμετρα καὶ ἠχητικὰ βυθόμετρα:

Ἱκανότητα γιὰ χρήση τῶν συσκευῶν καὶ ὀρθὴ χρησιμοποίηση τῶν πληροφοριῶν.

7. Μετεωρολογία:

Γνώση τῶν μετεωρολογικῶν ὀργάνων τοῦ πλοίου καὶ τῆς χρησιμοποίησής των. Γνώση τῶν χαρακτηριστικῶν τῶν διαφόρων συστημάτων καιροῦ, διαδικασιῶν ἀναφορᾶς καὶ συστημάτων καταχώρησης καὶ ἱκανότητα πρὸς χρήση τῶν διαθέσιμων μετεωρολογικῶν πληροφοριῶν.

8. Μαγνητικὲς καὶ γυροσκοπικὲς πυξίδες:

Γνώση τῶν ἀρχῶν τῆς μαγνητικῆς καὶ γυροσκοπικῆς πυξίδας περιλαμβανόμενων τῶν σφαλμάτων καὶ τῶν διορθώσεων. Γιὰ ὅτι ἀφορᾶ στὶς γυροσκοπικὲς πυξίδες, κατανόηση τῶν συστημάτων ποὺ εἶναι κάτω ἀπὸ τὸν ἔλεγχο τῆς κύριας γυροσκοπικῆς πυξίδας καὶ γνώση τοῦ χειρισμοῦ καὶ τῆς συντήρησης τῶν κύριων τύπων γυροσκοπικῶν πυξίδων.

9. Αὐτόματο πηδάλιο :

Γνώση τῶν συστημάτων καὶ διαδικασιῶν αὐτόματης πηδαλιουχίας.

10. Ραδιοτηλεφωνία καὶ ὀπτικὴ συνεννόηση :

α) ἱκανότητα ἐκπομπῆς καὶ λήψης σημάτων μὲ ἀναλαμπές,

β) ἱκανότητα γιὰ χρήση τοῦ διεθνῆ κώδικα σημάτων,

γ) γνώση τῶν διαδικασιῶν οἱ ὁποῖες χρησιμοποιοῦνται στὶς ραδιοτηλεφωνικὲς ἐπικοινωνίες καὶ ἱκανότητα χρήσης τῶν ραδιοτηλεφώνων. ἰδιαίτερα δὲ ὅσον ἀφορᾶ στὰ μηνύματα κινδύνου, ἐπείγουσας ἀνάγκης, καὶ ἀσφάλειας τῆς ναυσιπλοΐας.

11. Πρόληψη πυρκαϊᾶς καὶ πυροσβεστικὰ μέσα :

α) ἱκανότητα γιὰ ὀργάνωση γυμνασίων πυρκαϊᾶς,

β) γνώση τῶν κατηγοριῶν καὶ τῆς χημείας τῶν πυρκαϊῶν,

γ) γνώση τῶν συστημάτων ἀντιμετώπισης πυρκαϊῶν,

δ) παρακολούθηση ἀναγνωρισμένου ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος ἀντιμετώπισης πυρκαϊῶν.

12. Διάσωση :

Ἱκανότητα γιὰ ὀργάνωση γυμνασίων ἐγκατάλειψης πλοίου καὶ γνώση χειρισμοῦ τῶν σωσίβιων λέμβων, σωσίβιων σχεδίων, πλευστικῶν συσκευῶν καὶ παρόμοιων σωστικῶν μέσων, μὲ τὸν ἐξοπλισμὸ αὐτῶν περιλαμβανόμενης τῆς φορητῆς συσκευῆς ἀσυρμάτου καὶ τῶν ραδιοσημαντήρων ἔνδειξης τῆς θέσης κινδύνου. Γνώση τῆς τεχνικῆς γιὰ τὴν ἐπιβίωση στὴ θάλασσα.

13. Διαδικασίες κινδύνου :

Γνώση τῶν θεμάτων ποὺ ἀναφέρονται στὸ οἰκεῖο προσάρτημα τῆς τρέχουσας ἔκδοσης τοῦ «κειμένου ὁδηγιῶν ἐκπαίδευσης» ποὺ ἔχει καταρτισθεῖ ἀπὸ τὸν IMCO καὶ ILO.

14. Ἑλιγμοὶ καὶ χειρισμοὶ πλοίου :

Γνώση τῶν :

α) ἐπιδράσεων τῶν διάφορων καταστάσεων φόρτου (DW), βυθισμάτων, διαγωγῆς, ταχυτήτων καὶ βαθῶν κάτω ἀπὸ τὴν τρόπιδα στοὺς κύκλους στροφῆς καὶ ἀποστάσεις ἀκινητοποίησης τοῦ πλοίου,

β) ἐπιδράσεων τοῦ ἀνέμου καὶ τοῦ ρεύματος στοὺς χειρισμοὺς τοῦ πλοίου,

γ) ἑλιγμῶν πρὸς διάσωση ἀνθρώπου ποὺ ἔπεσε στὴ θάλασσα,

δ) μείωσης τοῦ βάθους κάτω ἀπὸ τὴν τρόπιδα κατὰ τὴν κίνηση τοῦ πλοίου. ἀβαθῶν ὑδάτων καὶ παρόμοιων ἐπιδράσεων,

ε) κατάλληλων διαδικασιῶν γιὰ ἀγκυροβολία καὶ πρόσδεση.

15. Εὐστάθεια πλοίου :

α) πρακτικὴ γνώση καὶ ἐφαρμογὲς εὐστάθειας, πινάκων διαγωγῆς καὶ κόπωσης, διαγραμμάτων καὶ συσκευῶν ὑπολογισμοῦ κόπωσης,

β) κατανόηση τῶν βασικῶν ἐνεργειῶν ποὺ πρέπει νὰ γίνουν σὲ περίπτωση μερικῆς ἀπώλειας τῆς ἄθικτης πλευστότητας.

16. Ἀγγλικὴ γλώσσα :

Ἐπαρκὴς γνώση τῆς ἀγγλικῆς γλώσσας ὥστε ὁ ἀξιωματικὸς νὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ χρησιμοποιεῖ χάρτες καὶ λοιπὲς ναυτικὲς ἐκδόσεις, νὰ κατανοεῖ μετεωρολογικὲς πληροφορίες καὶ μηνύματα ποὺ ἀφοροῦν στὴν κίνηση καὶ τὴν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου καὶ νὰ ἐκφράζεται μὲ σαφήνεια κατὰ τὶς ἐπικοινωνίες αὐτοῦ μὲ ἄλλα πλοῖα ἢ παράκτιους σταθμούς. Ἱκανότητας πρὸς κατανόηση καὶ χρήση τοῦ πρότυπου λεξιλόγιου ναυτικῶν ὅρων τοῦ IMCO.

17. Ναυπήγηση πλοίου :

Γενικὲς γνώσεις γιὰ τὰ κύρια ναυπηγικὰ μέρη τοῦ πλοίου καὶ τῆς ὀρθῆς ὀνοματολογίας τῶν διαφόρων μερῶν.

18. Χειρισμὸς φορτίου καὶ στοιβασία:

Γνώση τοῦ ἀσφαλοῦς χειρισμοῦ καὶ τῆς στοιβασίας τῶν φορτίων καὶ τῆς ἐπίδρασης τῶν συντελεστῶν αὐτῶν στὴν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου.

19. Ἰατρικὴ μέριμνα :

Πρακτικὲς ἐφαρμογὲς τῶν ἰατρικῶν ὁδηγῶν καὶ συμβουλῶν μὲ τὸν ἀσύρματο, περιλαμβανόμενης τῆς ἱκανότητας πρὸς ἀνάληψη ἀποτελεσματικῆς δράσης βασιζόμενης σὲ τέτοιες γνώσεις, σὲ περίπτωση ἀτυχημάτων καὶ ἀσθενειῶν, ποὺ εἶναι πιθανὸ νὰ συμβοῦν πάνω στὸ πλοῖο.

20. Ἔρευνα καὶ διάσωση :

Γνώση τοῦ ἐγχειρίδιου τοῦ IMCO γιὰ ἔρευνα καὶ διάσωση ἐμπορικῶν πλοίων (MERSAR).

21. Πρόληψη ρύπανσης τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος :

Γνώση τῶν προφυλάξεων ποὺ πρέπει νὰ λαμβάνονται γιὰ τὴν πρόληψη ρυπάνσεων τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Κανονισμὸς II/5.

Ὑποχρεωτικὲς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις πρὸς ἐξασφάλιση συνεχοῦς ἱκανότητας καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ τῶν γνώσεων πλοιάρχων καὶ ἀξιωματικῶν καταστρώματος.

1. Κάθε πλοίαρχος καὶ κάθε ἀξιωματικὸς καταστρώματος κάτοχος πιστοποιητικοῦ, ποὺ ὑπηρετεῖ στὴ θάλασσα ἢ προτίθεται νὰ ἐπιστρέψει στὴ θάλασσα, μετὰ ἀπὸ κάποια περίοδο στὴν ξηρά, ἀπαιτεῖται προκειμένου νὰ διατηρήσει τὰ προσόντα αὐτοῦ γιὰ ὑπηρεσία σὲ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα, ὅπως σὲ τακτὰ διαστήματα ποὺ δὲν ὑπερβαίνουν τὰ πέντε ἔτη, ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση γιά :

α) τὴν ὑγειονομικὴ καταλληλότητα αὐτοῦ, ἰδιαίτερα δὲ ὅσον ἀφορᾶ στὴν ὅραση καὶ τὴν ἀκοή, καὶ

β) τὴν ἐπαγγελματικὴ αὐτοῦ ἱκανότητα :

(I) γιὰ ἀναγνωρισμένη ὑπηρεσία σὲ θαλασσοπλοοῦν πλοῖο μὲ εἰδικότητα πλοιάρχου ἢ ἀξιωματικοῦ καταστρώματος τοὐλάχιστον ἑνὸς ἔτους κατὰ τὴ διάρκεια τῶν τελευταίων πέντε ἐτῶν, ἢ

(II) γιὰ τὴν ἐκτέλεση ἐργασιῶν, σχετικῶν πρὸς τὰ καθήκοντα ποὺ ταιριάζουν στὸ βαθμὸ τοῦ κατεχόμενου πιστοποιητικοῦ, θεωρουμένων τοὐλάχιστον ὡς ἰσοδύναμων πρὸς τὴν ὑπηρεσία σὲ θαλασσοπλοοῦν πλοῖο ἡ ὁποία προβλέπεται στὴν παράγραφον 1 (β) (I) ἢ

(III) γιὰ ἕνα ἀπὸ τὰ παρακάτω :

—ἐπιτυχίας σὲ ἀναγνωρισμένες ἐξετάσεις, ἢ

—παρακολούθηση μὲ ἐπιτυχία ἀναγνωρισμένου ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος ἢ προγραμμάτων, ἢ

—συμπλήρωση ἀναγνωρισμένης ὑπηρεσίας σὲ θαλασσοπλοοῦν πλοῖο μὲ εἰδικότητα ὑπεράριθμου ἀξιωματικοῦ καταστρώματος γιὰ περίοδο ὄχι κάτω τῶν τριῶν μηνῶν, ἀμέσως πρὶν αὐτὸς ἀναλάβει τὴ θέση γιὰ τὴν ὁποία δικαιοῦνται σύμφωνα μὲ τὸ κατεχόμενο πιστοποιητικό.

2. Ἡ Διοίκηση σὲ συνεννόηση μὲ τοὺς ἐνδιαφερόμενους θὰ καταρτίζει ἢ θὰ προωθεῖ τὴν κατάρτιση ἐκπαιδευτικῶν προγραμμάτων ἀνανέωσης καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ τῶν γνώσεων, προαιρετικὰ ἢ ὑποχρεωτικά, ἀνάλογα μὲ τὶς περιπτώσεις, γιὰ πλοιάρχους ἢ ἀξιωματικοὺς ποὺ ὑπηρετοῦν στὴ θάλασσα, ἰδιαίτερα δὲ γιὰ τοὺς ἐπανερχόμενους στὰ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα. Ἡ Διοίκηση θὰ ἐξασφαλίζει τὴν ὕπαρξη τρόπων ποὺ θὰ καθιστοῦν τὰ ἐνδιαφερόμενα πρόσωπα ἱκανὰ νὰ παρακολουθοῦν τέτοια προγράμματα ἀνάλογα μὲ τὴν πεῖρα καὶ τὰ καθήκοντα αὐτῶν. Τέτοια προγράμματα θὰ εἶναι ἀναγνωρισμένα ἀπὸ τὴ διοίκηση καὶ θὰ περιλαμβάνουν τὶς μεταβολὲς στὴν ναυτικὴ τεχνολογία καὶ τοὺς οἰκείους διεθνεῖς κανονισμοὺς καὶ συστάσεις γιὰ ἀσφάλεια τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στὴ θάλασσα καὶ προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος.

3. Κάθε πλοίαρχος καὶ ἀξιωματικὸς καταστρώματος γιὰ νὰ συνεχίσει νὰ ὑπηρετεῖ σὲ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα γιὰ τὰ ὁποῖα ἔχουν διεθνῶς συμφωνηθεῖ εἰδικὲς ἀπαιτήσεις ἐκπαίδευσης, πρέπει νὰ συμπληρώσει μὲ ἐπιτυχία ἀναγνωρισμένη ἀνάλογη ἐκπαίδευση.

4. Ἡ διοίκηση θὰ ἐξασφαλίζει ὅτι τὰ κείμενα τῶν τελευταίων μεταβολῶν στοὺς διεθνεῖς κανονισμοὺς γιὰ ἀσφάλεια τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στὴ θάλασσα καὶ προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος θὰ εἶναι διαθέσιμα στὰ πλοῖα ποὺ ὑπάγονται στὴν δικαιοδοσία αὐτῆς.

Κανονισμὸς II/6.

Ὑποχρεωτικὲς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις γιὰ κατώτερους ναυτικοὺς ποὺ μετέχουν σὲ φυλακὲς γέφυρας.

1. Οἱ ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις γιὰ κατώτερο ναυτικὸ ποὺ μετέχει σὲ φυλακὲς γέφυρας σὲ θαλασσοπλοοῦν πλοῖο 200 κοχ καὶ ἄνω ἀναφέρονται στὴν παράγραφο 2. Οἱ ἀπαιτήσεις αὐτὲς δὲν εἶναι αὐτὲς ποὺ ἀφοροῦν στὴν ἔκδοση πιστοποιητικοῦ ἱκανοῦ ναύτου, * οὔτε, ἐκτὸς ἂν πρόκειται γιὰ πλοῖα μικροῦ μεγέθους, ἀποτελοῦν τὶς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις γιὰ κατώτερο ναυτικό, ποὺ πρόκειται νὰ παραμείνει ὁ μόνος κατώτερος σὲ φυλακὴ γέφυρας. Οἱ Διοικήσεις μποροῦν νὰ ἀπαιτοῦν πρόσθετη ἐκπαίδευση καὶ προσόντα γιὰ κατώτερο ναυτικό, ποὺ πρόκειται νὰ εἶναι ὁ μόνος κατώτερος σὲ φυλακὴ γέφυρας.

* Γίνεται ἀναφορὰ στὴν σύμβαση ΔΟΕ 1946 «γιὰ ἔκδοση πιστοποιητικῶν σὲ ἱκανοὺς ναῦτες » ἢ σὲ ὁποιαδήποτε μεταγενέστερη σύμβαση.

2. Κάθε κατώτερος ναυτικός πού μετέχει σέ φυλακές γέφυρας σέ θαλασσοπλοοῦν πλοῖο 200χοχ καί ἄνω θά:

α) ἔχει ἡλικία ὄχι κάτω τῶν 16 ἐτῶν,

β) ἱκανοποιεῖ τή διοίκηση ὡς πρός τήν ὑγειονομική αὐτοῦ καταλληλότητα, ἰδιαίτερα δέ ὅσον ἀφορᾶ στήν ὅραση καί τήν ἀκοή,

γ) ἱκανοποιεῖ τή διοίκηση γιά τό ὅτι ἔχει:

(I) συμπληρώσει ἀναγνωρισμένη ὑπηρεσία σέ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα, πού περιλαμβάνει εἰδική πεῖρα τοὐλάχιστον ἕξι μηνῶν σχετικά μέ τά καθήκοντα φυλακῶν γέφυρας, ἤ

(II) ὑποβληθεῖ μέ ἐπιτυχία σέ εἰδική ἐκπαίδευση εἴτε πρίν εἰσέλθει στή θάλασσα εἴτε στό πλοῖο, πού νά περιλαμβάνει ἐπαρκή περίοδο ὑπηρεσίας σέ θαλασσοπλοοῦν πλοῖο, κατά τίς ἀπαιτήσεις τῆς διοίκησης, πού δέ θά εἶναι κάτω τῶν δύο μηνῶν,

δ) ἔχει ἐμπειρία ἤ ἐκπαίδευση πού νά περιλαμβάνει:

(I) βασικές ἀρχές ἀντιμετώπισης πυρκαϊῶν, πρώτων βοηθειῶν, προσωπικῆς ἐπιβίωσης, κινδύνων ὑγείας καί προσωπικῆς ἀσφάλειας,

(II) ἱκανότητα νά κατανοεῖ τίς διαταγές καί νά ἐκφράζεται ὀρθά, ὥστε νά γίνεται κατανοητός ἀπό τόν ἀξιωματικό φυλακῆς σέ ζητήματα σχετικά μέ καθήκοντα αὐτοῦ,

(III) ἱκανότητα πηδαλιουχίας καί συμμόρφωσης πρός ἐντολές σέ σχέση μέ τήν πηδαλιουχία καί γνώσεις τῆς μαγνητικῆς καί γυροσκοπικῆς πυξίδας ἀρκετές γιά ἐκτέλεση τῶν καθηκόντων αὐτῶν,

(IV) ἱκανότητα γιά ἐκτέλεση ὑπηρεσίας ὀπτῆρα μέ τήν ὅραση καί ἀκοή καί ἀναφορά κατά προσέγγιση τῆς διόπτευσης ἠχητικοῦ σήματος, φωτός, ἤ ἄλλου ἀντικείμενου σέ μοῖρες ἤ ρόμβους,

(V) ἐξοικείωση στήν ἀποσύνδεση τοῦ αὐτόματου πηδάλιου πρός χρήση τοῦ χειροκίνητου καί ἀντίστροφα,

(VI) γνώση τῆς χρήσης τῶν κατάλληλων συστημάτων ἐσωτερικῆς συνεννόησης καί συναγερμοῦ,

(VII) γνώση τῶν πυροτεχνικῶν σημάτων κινδύνου,

(VIII) γνώση τῶν καθηκόντων αὐτοῦ σέ καταστάσεις ἔκτακτης ἀνάγκης,

(IX) γνώση τῶν ὅρων πού χρησιμοποιοῦνται στά πλοῖα καί ορισμῶν οἱ ὁποῖοι εἶναι σχετικοί πρός καθήκοντα αὐτοῦ.

3. Ἡ πεῖρα, ὑπηρεσία ἤ ἐκπαίδευση πού ἀπαιτεῖται κατά τίς παρ. 2 (γ) καί (δ) εἶναι δυνατό νά ἀποκτηθεῖ μέ τήν ἐκτέλεση καθηκόντων συναφῶν μέ τήν τήρηση φυλακῶν γέφυρας, ἀλλά μόνον ἐφόσον τά καθήκοντα αὐτά ἐκπληρώνονται μέ τήν ἄμεση ἐπίβλεψη τοῦ πλοιάρχου, ἀξιωματικοῦ φυλακῆς γέφυρας ἤ προσοντούχου κατώτερου ναυτικοῦ.

4. Οἱ διοικήσεις θά μεριμνοῦν γιά τήν ἔκδοση ἐπίσημου ἐγγράφου σέ κάθε ναυτικό πού εἴτε μέ τήν πεῖρα εἴτε ὕστερα ἀπό ἐκπαίδευση ἔχει τά προσόντα σύμφωνα μέ τόν κανονισμό αὐτό νά ὑπηρετεῖ ὡς κατώτερος ναυτικός σέ φυλακές γέφυρας ἤ τή θεώρηση τοῦ ἤδη κατεχόμενου ἀπ' αὐτόν ἀνάλογου ἐγγράφου.

5. Ὁποιοσδήποτε ναυτικός μπορεῖ νά θεωρηθεῖ ἀπό τή διοίκηση ὅτι ἀνταποκρίνεται στίς ἀπαιτήσεις τοῦ κανονισμοῦ αὐτοῦ ἄν ἔχει ὑπηρετήσει σέ συναφή εἰδικότητα τοῦ κλάδου καταστρώματος γιά χρονικό διάστημα ὄχι κάτω ἀπό ἕνα ἔτος κατά τά τελευταῖα πέντε ἔτη, πρίν τεθεῖ σέ ἰσχύ ἡ σύμβαση γιά τή διοίκηση αὐτή.

Κανονισμός II/7.

Βασικές ἀρχές πού πρέπει νά τηροῦνται κατά τήν ἐκτέλεση φυλακῶν στό λιμάνι.

1. Σέ κάθε πλοῖο πού ἔχει προσδεθεῖ ἤ ἀγκυροβολήσει μέ ἀσφάλεια μέ ὁμαλές συνθῆκες στό λιμάνι, ὁ πλοίαρχος θά μεριμνᾶ ὥστε νά ἐκτελοῦνται κατάλληλες καί ἀποτελεσματικές φυλακές γιά τόν σκοπό τῆς ἀσφάλειας.

2. Κατά τήν ὀργάνωση τῶν φυλακῶν θά λαμβάνονται ὑπόψη οἱ διατάξεις τῆς «σύστασης γιά τίς ἀρχές καί ἐπιχειρησιακές ὁδηγίες γιά ἀξιωματικούς καταστρώματος πού ἐκτελοῦν φυλακές στό λιμάνι» καί τῆς «σύστασης γιά τίς ἀρχές καί ἐπιχειρησιακές ὁδηγίες γιά ἀξιωματικούς μηχανῆς πού ἐκτελοῦν φυλακές μηχανῆς στό λιμάνι» οἱ ὁποῖες υἱοθετήθηκαν ἀπό τή διεθνή διάσκεψη γιά τήν ἐκπαίδευση καί τά πιστοποιητικά τῶν ναυτικῶν, 1978.

Κανονισμός II/8.

Ὑποχρεωτικές ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις γιά φυλακές στό λιμάνι σέ πλοῖα πού μεταφέρουν ἐπικίνδυνα φορτία.

1. Ὁ πλοίαρχος κάθε πλοίου πού μεταφέρει χύμα φορτίο τό ὁποῖο εἶναι ἐπικίνδυνο — ἄν αὐτό εἶναι ἤ μπορεῖ νά εἶναι ἐκρηκτικό, εὔφλεκτο, τοξικό, ἐπικίνδυνο γιά τήν ὑγεία ἤ ρυπαντικό γιά τό περιβάλλον θά ἐξασφαλίζει τήν ἀσφαλή τήρηση φυλακῶν καταστρώματος καί μηχανῆς γιά τήν ἄμεση διάθεση στό πλοῖο προσοντούχου ἀξιωματικοῦ ἤ ἀξιωματικῶν καί κατώτερων ναυτικῶν ὅπου ἀπαιτεῖται ἀκόμη καί ὅταν τό πλοῖο ἔχει προσδεθεῖ μέ ἀσφάλεια ἤ ἔχει μέ ἀσφάλεια ἀγκυροβολήσει στό λιμάνι.

2. Ὁ πλοίαρχος κάθε πλοίου πού μεταφέρει ἐπικίνδυνο φορτίο ὄχι χύμα — ἄν αὐτό εἶναι ἤ μπορεῖ νά εἶναι ἐκρηκτικό, εὔφλεκτο, τοξικό, ἐπικίνδυνο γιά τήν ὑγεία ἤ ρυπαντικό γιά τό περιβάλλον — κατά τήν ὀργάνωση τῶν φυλακῶν ἀσφάλειας θά λαμβάνει πλήρως ὑπόψη τή φύση, τήν ποσότητα, τή συσκευασία καί τή στοιβασία τοῦ ἐπικίνδυνου φορτίου καί τίς τυχόν εἰδικές συνθῆκες στό πλοῖο, στή θάλασσα καί τήν ἀκτή.

3. Κατά τήν ὀργάνωση τῶν φυλακῶν θά λαμβάνονται πλήρως ὑπόψη ἡ «σύσταση γιά τίς ἀρχές καί ἐπιχειρησιακές ὁδηγίες γιά ἀξιωματικούς μηχανῆς πού ἐκτελοῦν φυλακές μηχανῆς στό λιμάνι» καί τῆς «σύστασης γιά τίς ἀρχές καί ἐπιχειρησιακές ὁδηγίες γιά ἀξιωματικούς καταστρώματος πού ἐκτελοῦν φυλακές στό λιμάνι» οἱ ὁποῖες υἱοθετήθηκαν ἀπό τή διεθνή διάσκεψη γιά τήν ἐκπαίδευση καί τά πιστοποιητικά τῶν ναυτικῶν, 1978.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ III.

Κλάδος μηχανῆς.

Κανονισμός III/1.

Βασικές ἀρχές πού πρέπει νά τηροῦνται κατά τήν ἐκτέλεση φυλακῶν μηχανῆς.

1. Τά μέρη θά κατευθύνουν τήν προσοχή τῶν πλοιοκτητῶν, διαχειριστῶν πλοίων, πλοιάρχων, πρώτων μηχανικῶν καί προσωπικοῦ φυλακῶν στίς παρακάτω ἀρχές πού πρέπει νά τηροῦνται γιά νά ἐξασφαλίζεται ὅτι πάντοτε ἡ φυλακή μηχανῆς ἐκτελεῖται μέ ἀσφάλεια.

2. Ὁ ὅρος «φυλακή» χρησιμοποιούμενος στόν κανονισμό αὐτόν σημαίνει εἴτε ὁμάδα προσωπικοῦ πού ἀποτελεῖ τή φυλακή εἴτε περίοδο εὐθύνης γιά ἀξιωματικό μηχανῆς κατά τή διάρκεια τῆς ὁποίας ἡ φυσική του παρουσία στό μηχανοστάσιο εἶναι δυνατό νά ἀπαιτεῖται ἤ ὄχι.

3. Οἱ βασικές ἀρχές, πού ἀναφέρονται ἀλλά δέν περιορίζονται στά παρακάτω, θά λαμβάνονται ὑπόψη σέ ὅλα τά πλοῖα.

4. Γενικά:

α) ὁ πρῶτος μηχανικός κάθε πλοίου ὀφείλει, σέ συνεννόηση μέ τόν πλοίαρχο, νά ἐξασφαλίζει ὅτι οἱ διαδικασίες ἐκτέλεσης τῶν φυλακῶν εἶναι ἐπαρκεῖς γιά τήν τήρηση ἀσφαλοῦς φυλακῆς. Ὅταν ἀποφασίζεται ἡ σύνθεση τῶν φυλακῶν, πού εἶναι δυνατό νά περιλαμβάνει κατάλληλους κατώτερους ναυτικούς, τά παρακάτω κριτήρια μεταξύ τῶν ἄλλων, θά λαμβάνονται ὑπόψη:

(I) ὁ τύπος τοῦ πλοίου,

(II) ὁ τύπος καί ἡ κατάσταση τῆς μηχανῆς,

(III) οἱ εἰδικοί τρόποι χειρισμοῦ πού ἐπιβάλλονται ἀνάλογα μέ τίς συνθῆκες ὅπως καιροῦ, πάγου, μολυσμένων ὑδάτων, ἀβαθῶν, καταστάσεων ἔκτακτης ἀνάγκης, περιορισμοῦ ζημιῶν ἤ ἐλάττωσης τῆς ρύπανσης,

(IV) τά προσόντα καί ἡ πεῖρα τοῦ προσωπικοῦ φυλακῆς,

(V) ἡ ἀσφάλεια τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς, τοῦ πλοίου, τοῦ φορτίου καί τοῦ λιμένα καί ἡ προστασία τοῦ περιβάλλοντος,

(VI) ἡ τήρηση τῶν διεθνῶν, ἐθνικῶν καί τοπικῶν κανονισμῶν,

(VII) ἡ διατήρηση τῶν κανονικῶν λειτουργιῶν τοῦ πλοίου,

β) μέ τή διεύθυνση τοῦ πρώτου μηχανικοῦ, ὁ ἀξιωματικός φυλακῆς μηχανῆς θά εἶναι ὑπεύθυνος γιά τήν ἐπιτήρηση, λειτουργία καί δοκιμή, ὅπου ἀπαιτεῖται, ὅλων τῶν μηχανημάτων καί τοῦ ἐξοπλισμοῦ γιά τόν ὁποῖο εἶναι ὑπεύθυνος. Ὁ ἀξιωματικός φυλακῆς μηχανῆς εἶναι ὁ ἀντιπρόσωπος τοῦ πρώτου μηχανικοῦ καί ἡ κύρια εὐθύνη του θά εἶναι πάντοτε, ἡ ἀσφαλής καί ἐπαρκής λειτουργία καί συντήρηση τῶν μηχανημάτων πού ἐπηρεάζουν τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου,

γ) ὁ πρῶτος μηχανικός, σέ συνεννόηση μέ τόν πλοίαρχο, καθορίζει ἀπό προηγουμένως τίς ἀνάγκες τοῦ σκοπούμενου πλοῦ, λαμβάνοντας ὑπόψη τίς ἀπαιτήσεις γιά καύσιμα, νερό, λιπαντικά, χημικά, ἀναλώσιμα καί λοιπά ἀνταλλακτικά, ἐργαλεῖα, ἐφόδια καί λοιπά χρειώδη.

5. Λειτουργία μηχανῶν:

α) ὁ ἀξιωματικός φυλακῆς μηχανῆς θά ἐξασφαλίζει ὅτι τηροῦνται οἱ καθορισθεῖσες διαδικασίες ἐκτέλεσης φυλακῶν. Στήν γενική του

διεύθυνση οἱ κατώτεροι ναυτικοὶ τοῦ μηχανοστάσιου, ἂν ἀποτελοῦν μέρος τῆς φυλακῆς, ὀφείλουν νὰ βοηθοῦν γιὰ τὴν ἀσφαλῆ καὶ ἐπαρκῆ λειτουργία τῆς προωστήριας μηχανῆς καὶ τοῦ βοηθητικοῦ ἐξαρτισμοῦ,

β) κατὰ τὴν ἔναρξη τῆς φυλακῆς μηχανῆς θὰ ἐπιβεβαιώνονται οἱ τρέχουσες λειτουργικὲς παράμετροι καὶ ἡ κατάσταση ὅλων τῶν μηχανημάτων τους. Κάθε μηχάνημα τὸ ὁποῖο δὲ λειτουργεῖ καλά, ποὺ ἀναμένεται νὰ παρουσιάσει βλάβη ἢ χρήζει εἰδικῆς ἐπισκευῆς, θὰ σημειώνεται μαζὶ μὲ τὶς τυχὸν γενόμενες ἐνέργειες. Ἂν ἀπαιτεῖται, θὰ προγραμματίζεται ὁποιαδήποτε παραπέρα ἐνέργεια,

γ) ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς μηχανῆς θὰ ἐξασφαλίζει ὅτι ἡ κύρια προωστήρια μηχανὴ καὶ τὰ βοηθητικὰ συστήματα εἶναι σὲ συνεχῆ ἐποπτεία, ὅτι ἐπιθεωρήσεις πραγματοποιοῦνται στοὺς χώρους τῶν μηχανῶν καὶ τοῦ πηδάλιου σὲ κατάλληλα διαστήματα καὶ ὅτι γίνονται οἱ ἀπαιτούμενες ἐνέργειες πρὸς ἀποκατάσταση ὁποιασδήποτε βλάβης ποὺ ἀνακαλύπτεται,

δ) ὅταν οἱ χῶροι τῶν μηχανῶν εἶναι επανορωμενοι, ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς μηχανῆς θὰ εἶναι, πάντοτε, ἕτοιμος νὰ χειρισθεῖ τὸν προωστήριο μηχανισμὸ ἀνάλογα μὲ τὶς ἀνάγκες γιὰ ἀλλαγὲς κατεύθυνσης ἢ ταχύτητας. Ὅταν οἱ χῶροι τῶν μηχανῶν δὲν εἶναι ἐπανδρωμένοι, ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς μηχανῆς ποὺ ἔχει ὁρισθεῖ θὰ εἶναι ἀμέσως διαθέσιμος καὶ ἕτοιμος, ἂν κληθεῖ, νὰ μεταβεῖ στοὺς χώρους τοῦ μηχανοστάσιου,

ε) ὅλες οἱ διαταγὲς ἀπὸ τὴ γέφυρα θὰ ἐκτελοῦνται ἀμέσως. Ἀλλαγὲς στὴν κατεύθυνση ἢ τὴν ταχύτητα τῆς κύριας μηχανῆς θὰ καταγράφονται ἐκτὸς ἂν ἡ διοίκηση κρίνει ὅτι λόγω τοῦ μεγέθους ἢ τῶν χαρακτηριστικῶν κάποιου πλοίου εἶναι ἀδύνατη αὐτὴ ἡ καταγραφή. Ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς μηχανῆς θὰ μεριμνᾶ ὥστε τὸ σύστημα χειρισμοῦ τῆς μονάδας κύριας πρόωσης, ὅταν λειτουργεῖ χειροκίνητα, θὰ παρακολουθεῖται συνέχεια σὲ καταστάσεις ἑτοιμότητας ἢ χειρισμῶν,

στ) ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς μηχανῆς, ποὺ δὲ θὰ ἐπιφορτίζεται οὔτε θὰ ἀναλαμβάνει ὁποιαδήποτε καθήκοντα τὰ ὁποῖα θὰ ἐπηρεάζουν τὸ καθῆκον του πρὸς παρακολούθηση τοῦ κύριου συστήματος πρόωσης καὶ τοῦ βοηθητικοῦ ἐξαρτισμοῦ, θὰ μεριμνᾶ ὥστε τὸ κύριο σύστημα πρόωσης καὶ τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα νὰ τηροῦνται σὲ συνεχῆ ἐποπτεία μέχρι νὰ ἀντικατασταθεῖ κανονικά,

ζ) ἡ ἀπαιτούμενη προσοχὴ θὰ καταβάλλεται γιὰ τὴ συντήρηση καὶ ὑποστήριξη κάθε μηχανισμοῦ περιλαμβανομένων τῶν μηχανικῶν, ἠλεκτρικῶν, ὑδραυλικῶν συστημάτων καὶ αὐτῶν τοῦ πεπιεσμένου ἀέρα, τῶν μηχανισμῶν ἐλέγχου αὐτῶν καὶ τοῦ συναφοῦς ἐξαρτισμοῦ ἀσφάλειας, κάθε ἐξαρτισμοῦ τῶν συστημάτων ἐξυπηρέτησης τῶν ἐνδιαιτημάτων καὶ τὴν καταγραφὴ τῶν χρησιμοποιούμενων ἐφοδίων καὶ ἀμοιβῶν ἐξαρτημάτων,

η) ὁ πρῶτος μηχανικὸς θὰ μεριμνᾶ ὥστε ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς μηχανῆς νὰ ἐνημερώνεται γιὰ κάθε περιληπτικὴ συντήρηση, ἔλεγχο ζημιῶν ἢ ἐπισκευαστικὲς ἐργασίες οἱ ὁποῖες πρέπει νὰ ἐκτελεσθοῦν κατὰ τὴ διάρκεια τῆς φυλακῆς. Ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς μηχανῆς εἶναι ὑπεύθυνος γιὰ τὴν ἀπομόνωση, παράκαμψη καὶ ρύθμιση ὅλων τῶν μηχανημάτων ποὺ εἶναι ὑπὸ τὴν εὐθύνη του γιὰ τὰ ὁποῖα πρέπει νὰ ἐκτελεσθοῦν ἐργασίες καὶ τὴν καταγραφὴ ὅλων τῶν ἐργασιῶν ποὺ θὰ ἐκτελεσθοῦν,

θ) προτοῦ παραδώσει καθήκοντα ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς μηχανῆς θὰ μεριμνᾶ ὥστε νὰ καταγράφονται κανονικὰ τὰ συμβάντα ποὺ ἀφοροῦν στὶς κύριες μηχανὲς καὶ τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα,

ι) πρὸς ἀποφυγὴ ὁποιουδήποτε κινδύνου γιὰ τὴν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πληρώματός του, ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς μηχανῆς πρέπει νὰ εἰδοποιεῖ ἀμέσως τὴν γέφυρα σὲ περιπτώσεις πυρκαϊᾶς, ἐπικείμενων ἐνεργειῶν στοὺς χώρους τοῦ μηχανοστασίου, οἱ ὁποῖες εἶναι δυνατὸ νὰ προκαλέσουν ἐλάττωση τῆς ταχύτητας τοῦ πλοίου, ἐπικείμενης ἀπώλειας τῆς ἱκανότητας πηδαλιουχίας, διακοπῆς τῆς λειτουργίας τοῦ συστήματος πρόωσης τοῦ πλοίου ἢ ὁποιασδήποτε μεταβολῆς στὴν παροχὴ ἠλεκτρικοῦ ρεύματος ἢ παρόμοιας ἀπειλῆς γιὰ τὴν ἀσφάλεια. Ἡ εἰδοποίηση αὐτὴ πρέπει νὰ συντελεῖται ὅπου εἶναι δυνατό, πρὶν συμβοῦν οἱ μεταβολὲς πρὸς τὸ σκοπὸ νὰ δοθεῖ στὴ γέφυρα ὁ μεγαλύτερος δυνατὸς χρόνος γιὰ νὰ λάβει ὅλα τὰ δυνατὰ μέτρα πρὸς ἀποφυγὴ ἐνδεχόμενου ναυτικοῦ ἀτυχήματος,

ια) ὅταν τὸ μηχανοστάσιο τεθεῖ σὲ κατάσταση ἑτοιμότητας, ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς μηχανῆς θὰ ἐξασφαλίζει ὅτι ὅλα τὰ μηχανήματα καὶ ὁ ἐξοπλισμὸς ποὺ εἶναι δυνατὸ νὰ χρησιμοποιηθεῖ κατὰ τὴ διάρκεια τῶν ἑλιγμῶν βρίσκονται σὲ κατάσταση ἄμεσης ἑτοιμότητας καὶ ὅτι ἡ κατάλληλη ἐφεδρικὴ ἐνέργεια εἶναι διαθέσιμη γιὰ τὸ μηχανισμὸ τῆς πηδαλιουχίας καὶ λοιπὲς ἀπαιτήσεις.

6. Ἀπαιτήσεις γιὰ ἐκτέλεση φυλακῶν:

α) κάθε μέλος φυλακῆς θὰ εἶναι ἐξοικειωμένο μὲ τὰ καθήκοντα φυλακῆς γιὰ τὰ ὁποῖα ἔχει ἐπιφορτισθεῖ. Ἐπιπρόσθετα κάθε μέλος θὰ ἔχει σὲ σχέση πρὸς τὸ πλοῖο:

(I) γνώση, τῆς χρήσης τῶν κατάλληλων συστημάτων ἐσωτερικῆς συνεννόησης,

(II) γνώση τῶν ἐξόδων διαφυγῆς ἀπὸ τὸ χῶρο τοῦ μηχανοστασίου,

(III) γνώση τῶν συστημάτων συναγερμοῦ μηχανοστασίου καὶ ἱκανότητα διάκρισης τῶν διαφόρων σημάτων κινδύνου, ἰδιαίτερα ὅσον ἀφορᾶ στὰ σήματα χρήσης (CO_2),

(IV) γνώση τῶν θέσεων καὶ τῆς χρήσης τῶν πυροσβεστικῶν μέσων στοὺς χώρους τοῦ μηχανοστάσιου,

β) ἡ σύνθεση φυλακῶν κατὰ τὸν πλοῦ θὰ εἶναι, πάντοτε, ἐπαρκὴς πρὸς ἐξασφάλιση ἀσφαλοῦς λειτουργίας ὅλων τῶν μηχανημάτων ποὺ ἐπηρεάζουν τὴ λειτουργία τοῦ πλοίου εἴτε αὐτὰ λειτουργοῦν αὐτόματα εἴτε χειροκίνητα καὶ θὰ εἶναι κατάλληλη γιὰ τὶς ἐπικρατοῦσες περιστάσεις καὶ συνθῆκες. Γιὰ τὴν ἐπίτευξη τούτου θὰ λαμβάνονται ὑπόψη μεταξὺ τῶν ἄλλων τὰ παρακάτω:

(ι) Ἐπαρκὴς ἐπίβλεψη πάντοτε τῶν μηχανημάτων ποὺ ἐπηρεάζουν τὴν ἀσφαλῆ λειτουργία τοῦ πλοίου.

(ιι) Κατάσταση καὶ ἀξιοπιστία κάθε τηλεχειριζόμενου ἐξαρτισμοῦ πρόωσης καὶ πηδαλιουχίας καὶ τῶν συστημάτων ἐλέγχου αὐτῶν, θέση τοῦ ἐλέγχου καὶ διαδικασίες ἀπαιτούμενες γιὰ νὰ τεθοῦν σὲ χειροκίνητο τρόπο λειτουργίας, σὲ περίπτωση ἀνωμαλίας ἢ ἔκτακτης ἀνάγκης.

(ιιι) Θέση καὶ λειτουργία τῶν μονίμων μηχανισμῶν καὶ συσκευῶν γιὰ τὴν ἐπισήμανση, ἀνάσχεση καὶ σβέση πυρκαϊᾶς.

(ιν) Χρήση καὶ λειτουργικὴ κατάσταση τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων καὶ τοῦ ἐξαρτισμοῦ ἑτοιμότητας καὶ ἔκτακτης ἀνάγκης, ποὺ ἐπηρεάζει τὴν ἀσφαλῆ ναυσιπλοΐα, προσόρμιση καὶ χειρισμοὺς πρόσδεσης τοῦ πλοίου.

(ν) Μέτρα καὶ διαδικασίες ποὺ εἶναι ἀναγκαῖες γιὰ τὴ συντήρηση τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ μηχανοστασίου κατὰ τρόπο ποὺ νὰ ἐξασφαλίζουν τὴν ἐπαρκῆ λειτουργία τούτων κατὰ τὴ διάρκεια τῆς λειτουργίας τοῦ πλοίου μὲ ὁποιοδήποτε τρόπο.

(νι) Κάθε ἄλλη ἀπαίτηση ἀπὸ τὶς φυλακές, ποὺ εἶναι δυνατὸ νὰ ἀνακύψει ὡς ἀποτέλεσμα χειρισμοῦ τοῦ πλοίου σὲ εἰδικὲς περιστάσεις.

γ) Σὲ μὴ προασπισμένα ἀγκυροβόλια ὁ πρῶτος μηχανικὸς θὰ συνεννοεῖται μὲ τὸν πλοίαρχο γιὰ τὸ ἂν θὰ διατηρήσει ἢ ὄχι τὶς φυλακὲς πλοῦ.

7. Ἱκανότητα πρὸς ἐκτέλεση καθηκόντων:

Τὸ σύστημα τήρησης τῶν φυλακῶν θὰ εἶναι τέτοιο, ὥστε ἡ ἱκανότητα τῆς φυλακῆς νὰ μὴ ἐξασθενίζει λόγω κόπωσης. Τὰ καθήκοντα θὰ ρυθμίζονται ἀπὸ τὸν πρῶτο μηχανικὸ κατὰ τέτοιο τρόπο, ὥστε ἡ πρώτη φυλακὴ κατὰ τὴν ἔναρξη τοῦ πλοῦ καὶ στὴ συνέχεια οἱ λοιπὲς φυλακὲς νὰ εἶναι ἐπαρκῶς ἀναπαυμένες καὶ ὁπωσδήποτε ἱκανὲς γιὰ ἐκτέλεση καθηκόντων.

8. Προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ὅλοι οἱ ἀξιωματικοὶ μηχανῆς καὶ οἱ κατώτεροι ναυτικοὶ μηχανοστάσιου θὰ εἶναι ἐνήμεροι τῶν σοβαρῶν ἐπιπτώσεων ἀπὸ τὴν ἐπιχειρησιακὴ ἢ ἀπὸ ἀτύχημα ρύπανσης τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος καὶ θὰ παίρνουν ὅλες τὶς δυνατὲς προφυλάξεις γιὰ τὴν πρόληψη τέτοιας ρύπανσης, ἰδιαίτερα μέσα στα πλαισια τῶν οἰκείων διεθνῶν κανονισμῶν καὶ κανονισμῶν λιμένων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ III/2

Ὑποχρεωτικὲς ελάχιστες απαιτησεις για πιστοποιητικὰ πρώτου καὶ δευτέρου μηχανικοῦ πλοίων κινούμενων μὲ κύριες προωστήριες μηχανὲς ἰσχύος 3.000 Kw καὶ ἄνω.

1. Κάθε πρῶτος μηχανικὸς καὶ δεύτερος μηχανικὸς θαλασσοπλοοῦντος πλοίου κινούμενου μὲ κύρια προωστήρια μηχανὴ ἰσχύος 3.000 Kw καὶ ἄνω θὰ κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.

2. Κάθε ὑποψήφιος μὲ πιστοποιητικὸ θὰ:

α) ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση ὡς πρὸς τὴν ὑγειονομικὴ του καταλληλότητα, περιλαμβανόμενης τῆς ὅρασης καὶ τῆς ἀκοῆς,

β) ἀνταποκρίνεται στὶς ἀπαιτήσεις γιὰ πιστοποιητικὸ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς μηχανῆς καὶ

(ι) γιά πιστοποιητικό δεύτερου μηχανικοῦ, θά ἔχει ὄχι κάτω τῶν 12 μηνῶν ἀναγνωρισμένη ὑπηρεσία σέ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα μέ εἰδικότητα βοηθοῦ ἀξιωματικοῦ μηχανῆς ἤ ἀξιωματικοῦ μηχανῆς,

(ιι) γιά πιστοποιητικό πρώτου μηχανικοῦ, θά ἔχει ὄχι κάτω τῶν 36 μηνῶν ἀναγνωρισμένη ὑπηρεσία σέ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα ἀπό τήν ὁποία 12 μῆνες θά ἔχουν διανυθεῖ μέ εἰδικότητα ἀξιωματικοῦ μηχανῆς σέ ὑπεύθυνο θέση, μετά τήν ἀπόκτηση τοῦ πιστοποιητικοῦ δεύτερου μηχανικοῦ,

γ) ἔχει παρακολουθήσει ἀναγνωρισμένο ἐκπαιδευτικό πρόγραμμα πρακτικῆς ἀντιμετώπισης πυρκαϊᾶς,

δ) ἔχει ὑποβληθεῖ μέ ἐπιτυχία σέ ἐξετάσεις διενεργούμενες κατά τρόπο πού νά ἱκανοποιεῖ τήν διοίκηση. Τέτοιες ἐξετάσεις θά περιλαμβάνουν τήν ὕλη πού ἀναφέρεται στό προσάρτημα τοῦ κανονισμοῦ αὐτοῦ, ἀλλά θά μπορεῖ ἡ διοίκηση νά μεταβάλει τίς ἀπαιτήσεις τῶν ἐξετάσεων γιά ἀξιωματικούς πλοίων περιωρισμένης προωστήριας ἰσχύος τά ὁποῖα ἀπασχολοῦνται σέ παράκτιους πλόες, στό μέτρο πού θεωρεῖται αὐτό ἀναγκαῖο, ἔχοντας ὑπόψη τίς ἐπιδράσεις στήν ἀσφάλεια ὅλων τῶν πλοίων πού εἶναι δυνατό νά πλέουν στά ἴδια ὕδατα.

3. Γιά τήν ἐκπαίδευση πρός ἐπίτευξη τῶν ἀναγκαίων θεωρητικῶν γνώσεων καί πρακτικῆς πείρας θά λαμβάνονται ὑπόψη οἱ οἰκεῖοι διεθνεῖς κανονισμοί καί συστάσεις.

4. Τό ἐπίπεδο τῶν γνώσεων οἱ ὁποῖες ἀπαιτοῦνται κατά τίς διάφορες παραγράφους τοῦ προσαρτήματος εἶναι δυνατό νά μεταβάλλεται ἀνάλογα ἄν τό πιστοποιητικό πρόκειται νά χορηγηθεῖ σέ πρώτους ἤ δεύτερους μηχανικούς.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ III/2

Ἐλάχιστες γνώσεις ἀπαιτούμενες γιά πιστοποιητικά πρώτου καί δεύτερου μηχανικοῦ πλοίων κινούμενων μέ κύριες προωστήριες μηχανές ἰσχύος 3000 Kw καί ἄνω.

1. Ἡ παρακάτω ἀναφερόμενη ἐξεταστέα ὕλη ἔχει ἐπιλεγεῖ γιά ἐξετάσεις ὑποψηφίων πρός ἀπόκτηση πιστοποιητικῶν πρώτου καί δεύτερου μηχανικοῦ πλοίων κινούμενων μέ κύριες προωστήριες μηχανές ἰσχύος 3000 Kw καί ἄνω. Λαμβάνοντας ὑπόψη ὅτι ὁ δεύτερος μηχανικός θά πρέπει νά εἶναι σέ θέση νά ἀναλάβει τίς εὐθύνες τοῦ πρώτου μηχανικοῦ ὁποτεδήποτε ἡ ἐξέταση στά θέματα αὐτά θά διεξάγεται κατά τέτοιο τρόπο ὥστε νά ἐλέγχεται ἡ ἱκανότητα τοῦ ὑποψήφιου πρός ἀφομοίωση ὅλων τῶν διατιθέμενων πληροφοριῶν, οἱ ὁποῖες ἐπηρεάζουν τήν ἀσφαλή λειτουργία τῶν μηχανῶν πλοίου.

2. Ὅσον ἀφορᾶ στήν παρακάτω παράγραφο 4 (α), ἡ διοίκηση μπορεῖ νά παραλείπει ἀπαιτήσεις γνώσεων γιά τύπους προωστήριων μηχανῶν διάφορους τῶν μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων γιά τίς ὁποῖες θά ἰσχύει τό ἐκδιδόμενο πιστοποιητικό. Πιστοποιητικό πού ἐκδόθηκε σέ τέτοια βάση δέ θά ἰσχύει γιά ὁποιαδήποτε κατηγορία μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων οἱ ὁποῖες ἔχουν παραληφθεῖ μέχρις ὅτου ὁ ἀξιωματικός ἀποδείξει ὅτι εἶναι ἱκανός σέ τέτοια θέματα, κατά τρόπο πού νά ἱκανοποιεῖ τή διοίκηση. Κάθε τέτοιος περιορισμός θά ἀναφέρεται στό πιστοποιητικό.

3. Κάθε ὑποψήφιος θά κατέχει θεωρητικές γνώσεις γιά τά παρακάτω θέματα:

α) θερμοδυναμικῆς καί μετάδοσης θερμότητας,

β) μηχανικῆς καί ὑδρομηχανικῆς,

γ) ἀρχῶν λειτουργίας τῶν μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ πλοίου (ΜΕΚ, ἀτμοστροβίλων καί ἀεριοστροβίλων) καί ψυκτικῶν ἐγκαταστάσεων,

δ) φυσικῶν καί χημικῶν ἰδιοτήτων τῶν καυσίμων καί λιπαντικῶν,

ε) τεχνολογίας ὑλικῶν,

στ) χημείας καί φυσικῆς τῆς πυρκαϊᾶς καί τῶν πυροσβεστικῶν ὑλικῶν,

ζ) ναυτικῆς ἠλεκτροτεχνίας, ἠλεκτρονικοῦ καί ἠλεκτρικοῦ ἐξαρτισμοῦ,

η) θεμελιωδῶν ἀρχῶν αὐτοματισμοῦ, χρησιμοποίησης ὀργάνων καί συστημάτων ἐλέγχου,

θ) ναυπηγίας (θεωρία καί κατασκευή πλοίου) περιλαμβανόμενου τοῦ ἐλέγχου ζημιῶν.

4. Κάθε ὑποψήφιος θά κατέχει ἐπαρκεῖς πρακτικές γνώσεις τοὐλάχιστο στά παρακάτω θέματα:

α) λειτουργία καί συντήρηση τῶν:

(ι) ναυτικῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσης,

(ιι) ναυτικῶν προωστήριων ἐγκαταστάσεων ἀτμοῦ,

(ιιι) ναυτικῶν ἀεριοστροβίλων,

β) λειτουργία καί συντήρηση βοηθητικῶν μηχανημάτων, περιλαμβανόμενων τῶν συστημάτων ἄντλησης καί σωληνώσεων, βοηθητικῶν λεβήτων καί συστημάτων πηδαλιουχίας,

γ) λειτουργία, δοκιμή καί συντήρηση τοῦ ἠλεκτρικοῦ ἐξαρτισμοῦ καί ἐξαρτισμοῦ ἐλέγχου,

δ) λειτουργία καί συντήρηση ἐξαρτισμοῦ χειρισμοῦ φορτίων καί μηχανημάτων καταστρώματος,

ε) ἐπισήμανση κακῆς λειτουργίας τῶν μηχανῶν, ἐντοπισμός βλαβῶν καί ἐνέργειες γιά τήν πρόληψη ζημιῶν,

στ) ὀργάνωση ἀσφαλῶν διαδικασιῶν συντήρησης καί ἐπισκευῶν,

ζ) μέθοδοι καί βοηθήματα πρόληψης, ἀνίχνευσης καί σβέσης πυρκαϊᾶς,

η) μέθοδοι καί βοηθήματα γιά τήν πρόληψη τῆς ρύπανσης τοῦ περιβάλλοντος ἀπό τά πλοῖα,

θ) κανονισμοί πού πρέπει νά τηροῦνται γιά τήν πρόληψη ρύπανσης τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος,

(ι) ἐπιπτώσεις στό περιβάλλον ἀπό τή ρύπανση τῶν πλοίων,

(ια) πρῶτες βοήθειες σέ περιπτώσεις τραυματισμῶν, πού εἶναι δυνατό νά ἀναμένονται στούς χώρους τοῦ μηχανοστάσιου καί χρήση τῶν μέσων παροχῆς πρώτων βοηθειῶν,

(ιβ) λειτουργία καί χρήση τῶν σωστικῶν μέσων,

(ιγ) μέθοδοι ἐλέγχου ζημιῶν,

(ιδ) προφυλάξεις κατά τήν ἐκτέλεση ἐργασιῶν.

5. Κάθε ὑποψήφιος θά κατέχει γνώσεις τοῦ διεθνῆ ναυτικοῦ δικαίου πού ἔχει ἐνσωματωθεῖ σέ διεθνεῖς συμφωνίες καί συμβάσεις καθόσον αὐτές ἐπηρεάζουν τίς εἰδικές ὑποχρεώσεις καί εὐθύνες τοῦ κλάδου μηχανῆς, ἰδιαίτερα δέ ὅσον ἀφορᾶ στήν ἀσφάλεια καί τήν προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ἡ ἔκταση τῆς γνώσης τῆς ἐθνικῆς ναυτικῆς νομοθεσίας ἐπαφίεται στήν κρίση τῆς διοίκησης, ἀλλά θά περιλαμβάνει τίς ἐθνικές διατάξεις πρός ἐφαρμογή τῶν διεθνῶν συμφωνιῶν καί συμβάσεων.

6. Κάθε ὑποψήφιος θά κατέχει γνώσεις γιά διοίκηση προσωπικοῦ, ὀργάνωση καί ἐπαίδευση στά πλοῖα.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ III/3

Ὑποχρεωτικές ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις γιά πιστοποιητικά πρώτου καί δεύτερου μηχανικοῦ πλοίων κινούμενων μέ κύριες προωστήριες μηχανές ἰσχύος μεταξύ 750 καί 3000 Kw

1. Κάθε πρῶτος μηχανικός καί δεύτερος μηχανικός θαλασσοπλοοῦντος πλοίου κινούμενου μέ κύρια προωστήρια μηχανή ἰσχύος μεταξύ 750 καί 3000 Kw θά κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.

2. Κάθε ὑποψήφιος γιά πιστοποιητικό θά:

α) ἱκανοποιεῖ τή διοίκηση ὡς πρός τήν ὑγειονομική του καταλληλότητα, περιλαμβανόμενης τῆς ὅρασης καί τῆς ἀκοῆς,

β) ἀνταποκρίνεται στίς ἀπαιτήσεις γιά πιστοποιητικό ἀξιωματικοῦ φυλακῆς μηχανῆς, καί

(ι) γιά πιστοποιητικό δεύτερου μηχανικοῦ, θά ἔχει ὄχι κάτω τῶν 12 μηνῶν ἀναγνωρισμένη ὑπηρεσία σέ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα μέ εἰδικότητα βοηθοῦ ἀξιωματικοῦ μηχανῆς ἤ ἀξιωματικοῦ μηχανῆς,

(ιι) γιά πιστοποιητικό πρώτου μηχανικοῦ, θά ἔχει ὄχι κάτω τῶν 24 μηνῶν ἀναγνωρισμένη ὑπηρεσία σέ θαλασσοπλοοῦν πλοῖο ἀπό τήν ὁποία ὄχι κάτω τῶν 12 μηνῶν ὑπηρεσία πρέπει νά ἔχει διανυθεῖ μετά τήν ἀπόκτηση πιστοποιητικοῦ δεύτερου μηχανικοῦ,

γ) ἔχει παρακολουθήσει ἀναγνωρισμένο ἐκπαιδευτικό πρόγραμμα πρακτικῆς ἀντιμετώπισης πυρκαϊᾶς,

δ) ἔχει ὑποστεῖ ἐπιτυχεῖς ἐξετάσεις πού ἔχουν διενεργηθεῖ κατά τρόπο πού ἱκανοποιοῦν τή διοίκηση. Τέτοιες ἐξετάσεις θά περιλαμβάνουν τήν ὕλη πού ἀναφέρεται στό προσάρτημα τοῦ κανονισμοῦ αὐτοῦ, ἀλλά θά μπορεῖ ἡ διοίκηση νά μεταβάλει τίς ἀπαιτήσεις γιά ἐξετάσεις καί τήν ὑπηρεσία σέ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα, προκειμένου περί ἀξιωματικῶν πλοίων ἀπασχολούμενων, σέ παράκτιους πλόες, ἔχοντας ὑπόψη τούς τύπους αὐτόματων καί τηλεχειριζόμενων χειριστηρίων, μέ τά ὁποῖα τά πλοῖα αὐτά εἶναι ἐφωδιασμένα καί τίς ἐπιδράσεις στήν ἀσφάλεια ὅλων τῶν πλοίων, πού εἶναι δυνατό νά πλέουν στά ἴδια ὕδατα.

3. Γιά τήν ἐκπαίδευση πρός ἐπίτευξη τῶν ἀναγκαίων θεωρητικῶν γνώσεων καί πρακτικῆς πείρας θά λαμβάνονται ὑπόψη οἱ οἰκεῖοι διεθνεῖς κανονισμοί καί συστάσεις.

1. Τὸ ἐπίπεδο γνώσεων ποὺ ἀπαιτοῦνται σύμφωνα μὲ τὶς διάφορες παραγράφους τοῦ προσαρτήματος μπορεῖ νὰ μεταβάλλεται ἀνάλογα τοῦ ἂν τὸ πιστοποιητικὸ πρόκειται νὰ χορηγηθεῖ σὲ πρώτους ἢ δεύτερους μηχανικούς.

5. Κάθε ἀξιωματικὸς μηχανῆς ποὺ ἔχει τὰ προσόντα νὰ ὑπηρετεῖ ὡς δεύτερος μηχανικὸς σὲ πλοῖα κινούμενα μὲ κύριες προωστήριες μηχανὲς ἰσχύος 3000 Kw καὶ ἄνω, μπορεῖ νὰ ὑπηρετεῖ ὡς πρῶτος μηχανικὸς σὲ πλοῖο κινούμενο μὲ κύριες προωστήριες μηχανὲς ἰσχύος κάτω τῶν 3000 Kw μὲ τὴν προϋπόθεση ὅτι θὰ ἔχει ὑπηρετήσει τοὐλάχιστον ἐπὶ 12 μῆνες σὲ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα σὲ ὑπεύθυνη θέση ἀξιωματικοῦ μηχανῆς.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΙΙΙ/3

Ἐλάχιστες γνώσεις ἀπαιτούμενες γιὰ πιστοποιητικὰ πρώτου καὶ δευτέρου μηχανικοῦ πλοίων κινούμενων μὲ κύριες προωστήριες μηχανὲς ἰσχύος μεταξὺ 750 καὶ 3000 Kw.

1. Ἡ ἐξεταστέα ὕλη ποὺ ἀναφέρεται παρακάτω ἔχει ἐπιλεγεῖ γιὰ ἐξετάσεις ὑποψήφιων πρὸς ἀπόκτηση πιστοποιητικῶν πρώτου καὶ δευτέρου μηχανικοῦ πλοίων κινούμενων μὲ κύριες προωστήριες μηχανὲς ἰσχύος μεταξὺ 750 καὶ 3000 Kw. Λαμβάνοντας ὑπόψη ὅτι ὁ δεύτερος μηχανικὸς πρέπει νὰ εἶναι σὲ θέση νὰ ἀναλάβει τὶς εὐθύνες τοῦ πρώτου μηχανικοῦ ὁποτεδήποτε, ἡ ἐξέταση σὲ θέματα αὐτῶν θὰ διενεργεῖται κατὰ τρόπο, ὥστε νὰ ἐλέγχεται ἡ ἱκανότητα τοῦ ὑποψήφιου πρὸς ἀφομοίωση ὅλων τῶν διατιθέμενων πληροφοριῶν, ποὺ ἐπηρεάζουν τὴν ἀσφαλῆ λειτουργία τῶν μηχανῶν τοῦ πλοίου.

2. Ὅσον ἀφορᾶ στὶς παραγράφους 3 (δ) καὶ 1 (α) παρακάτω, ἡ διοίκηση μπορεῖ νὰ παραλείπει ἀπαιτήσεις γνώσεων γιὰ τύπους προωστήριων μηχανῶν διάφορες τῶν μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων γιὰ τὶς ὁποῖες θὰ ἰσχύει τὸ ἐκδιδόμενο πιστοποιητικό. Πιστοποιητικὸ ποὺ ἔχει ἐκδοθεῖ σὲ τέτοια βάση δὲν θὰ ἰσχύει γιὰ μηχανικὲς ἐγκαταστάσεις ὁποιασδήποτε κατηγορίας ποὺ ἔχουν παραληφθεῖ μέχρι νὰ ἀποδείξει ὁ ἀξιωματικὸς μηχανικὸς ὅτι εἶναι ἱκανὸς γιὰ τὰ θέματα αὐτά, κατὰ τρόπο ποὺ νὰ ἱκανοποιοῦν τὴ διοίκηση. Κάθε τέτοιος περιορισμὸς θὰ ἀναφέρεται στὸ πιστοποιητικό.

3. Κάθε ὑποψήφιος θὰ κατέχει ἐπαρκεῖς στοιχειώδεις θεωρητικὲς γνώσεις γιὰ τὴν κατανόηση τῶν βασικῶν ἀρχῶν σὲ σχέση πρὸς τὰ παρακάτω θέματα:

α) διεργασίες καύσης,
β) μετάδοση θερμότητας,
γ) μηχανικὴ καὶ ὑδρομηχανική,
δ) (ι) ναυτικὲς μηχανὲς ἐσωτερικῆς καύσης,
(ιι) ναυτικὲς προωστήριες ἐγκαταστάσεις ἀτμοῦ,
(ιιι) ναυτικοὶ ἀεριοστρόβιλοι,
ε) συστήματα πηδαλιουχίας,
στ) ἰδιότητες καυσίμων καὶ λιπαντικῶν,
ζ) ἰδιότητες τῶν ὑλικῶν.
η) πυροσβεστικὰ ὑλικά,
θ) ναυτικὸς ἠλεκτρικὸς ἐξαρτισμός,
ι) αὐτοματοποίηση, χρησιμοποίησης ὀργάνων,
ια) ναυπηγία (κατασκευὴ πλοίου), περιλαμβανόμενου τοῦ ἐλέγχου ζημιῶν,
ιβ) βοηθητικὰ συστήματα.

4. Κάθε ὑποψήφιος θὰ κατέχει ἐπαρκεῖς πρακτικὲς γνώσεις, τουλάχιστο γιὰ τὰ ἑξῆς θέματα:

α) λειτουργία καὶ συντήρηση τῶν:
(ι) μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσης,
(ιι) ναυτικῶν προωστήριων ἐγκαταστάσεων ἀτμοῦ,
(ιιι) ναυτικῶν ἀεριοστροβίλων,
β) λειτουργία καὶ συντήρηση τῶν συστημάτων βοηθητικῶν μηχανημάτων, περιλαμβανομένων καὶ τῶν συστημάτων πηδαλιουχίας,
γ) λειτουργία, δοκιμὴ καὶ συντήρηση τοῦ ἠλεκτρικοῦ ἐξαρτισμοῦ καὶ τοῦ ἐξαρτισμοῦ ἐλέγχου,
δ) λειτουργία καὶ συντήρηση τοῦ ἐξαρτισμοῦ χειρισμοῦ φορτίου καὶ τῶν μηχανημάτων πάνω στὸ κατάστρωμα,
ε) ἐπισήμανση κακῆς λειτουργίας τῶν μηχανῶν, ἐντοπισμὸς βλαβῶν καὶ ἐνέργεια γιὰ τὴν πρόληψη ζημιῶν,
στ) ὀργάνωση ἀσφαλῶν διαδικασιῶν συντήρησης καὶ ἐπισκευῶν,
ζ) μέθοδοι καὶ βοηθήματα γιὰ τὴν πρόληψη, ἀνίχνευση καὶ σβέση πυρκαϊᾶς,
η) κανονισμοὶ ποὺ πρέπει νὰ τηροῦνται σὲ σχέση πρὸς τὴ ρύπανση τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος καὶ μέθοδοι καὶ βοηθήματα γιὰ τὴν πρόληψη τέτοιας ρύπανσης,
θ) πρῶτες βοήθειες σὲ περιπτώσεις τραυματισμῶν, οἱ ὁποῖες εἶναι δυνατὸ νὰ ἀναμένονται στὸ μηχανοστάσιο, καὶ χρήση τῶν μέσων παροχῆς πρώτων βοηθειῶν,
ι) λειτουργία καὶ χρήση σωστικῶν μέσων,
ια) μέθοδοι ἐλέγχου ζημιῶν καὶ ἰδιαίτερα ἐνέργειες ποὺ πρέπει νὰ γίνουν σὲ περίπτωση εἰσροῆς θαλάσσιου νεροῦ στὸ μηχανοστάσιο,
ιβ) προφυλάξεις κατὰ τὴν ἐκτέλεση ἐργασιῶν.

5. Κάθε ὑποψήφιος θὰ κατέχει γνώσεις διεθνοῦς ναυτικοῦ δικαίου ὅπως αὐτὸ ἔχει ἐνσωματωθεῖ σὲ διεθνεῖς συμφωνίες καὶ συμβάσεις καὶ ἐφόσον αὐτὲς ἐπηρεάζουν τὶς εἰδικὲς ὑποχρεώσεις καὶ εὐθύνες τοῦ κλάδου μηχανῆς, ἰδιαίτερα δὲ τὶς ἀφορῶσες στὴν ἀσφάλεια καὶ τὴν προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ἡ ἔκταση τῆς γνώσης τῆς ἐθνικῆς νομοθεσίας ἐπαφίεται στὴν κρίση τῆς διοίκησης, ἀλλὰ θὰ περιλαμβάνει τὶς ἐθνικὲς διατάξεις γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῶν διεθνῶν συμφωνιῶν καὶ συμβάσεων.

6. Κάθε ὑποψήφιος θὰ κατέχει γνώσεις διοίκησης, προσωπικοῦ, ὀργάνωσης καὶ ἐκπαίδευσης πάνω στὰ πλοῖα.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΙΙΙ/4

Ὑποχρεωτικὲς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις γιὰ πιστοποιητικὰ ἀξιωματικῶν φυλακῆς μηχανῆς σὲ παραδοσιακὰ ἐπανδρωμένα μηχανοστάσια ἢ ἀξιωματικῶν ὑπηρεσίας μηχανῆς σὲ περιοδικὰ ἀνεπάνδρωτα μηχανοστάσια.

1. Κάθε ἀξιωματικὸς φυλακῆς μηχανῆς σὲ παραδοσιακὰ ἐπανδρωμένο μηχανοστάσιο ἢ ἀξιωματικὸς ὑπηρεσίας μηχανῆς σὲ περιοδικὰ ἀνεπάνδρωτο μηχανοστάσιο θαλασσοπλοοῦντος πλοίου κινούμενου μὲ κύρια προωστήριο μηχανὴ ἰσχύος 750 KW καὶ ἄνω θὰ κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.

2. Κάθε ὑποψήφιος γιὰ πιστοποιητικὸ θά:
(α) ἔχει ἡλικία ὄχι κάτω τῶν 18 ἐτῶν,
(β) ἱκανοποιεῖ τὴν διοίκηση ὡς πρὸς τὴν ὑγειονομική του καταλληλότητα, περιλαμβανομένης τῆς ὅρασης καὶ τῆς ἀκοῆς,
(γ) ἔχει τουλάχιστον τριῶν ἐτῶν ἀναγνωρισμένη συνολικὴ θεωρητικὴ ἢ πρακτικὴ ἐκπαίδευση σχετικὴ πρὸς τὰ καθήκοντα τοῦ μηχανικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ,
(δ) ἔχει συμπληρώσει ἐπαρκὴ περίοδο ὑπηρεσίας σὲ θαλασσοπλοοῦν πλοῖο ἡ ὁποία εἶναι δυνατὸ νὰ συμπεριλαμβάνεται στὴν περίοδο τῶν τριῶν ἐτῶν τὴν ἀναφερόμενη στὴν ὑποπαράγραφο (γ),
(ε) ἱκανοποιεῖ τὴν διοίκηση περὶ τοῦ ὅτι κατέχει θεωρητικὲς καὶ πρακτικὲς γνώσεις γιὰ τὴν λειτουργία καὶ συντήρηση τῶν ναυτικῶν μηχανῶν, ἀνάλογες πρὸς τὰ καθήκοντα τοῦ ἀξιωματικοῦ μηχανῆς,
(στ) ἔχει παρακολουθήσει ἀναγνωρισμένο ἐκπαιδευτικὸ πρόγραμμα πρακτικῆς ἀντιμετώπισης πυρκαϊᾶς,
(ζ) κατέχει γνώσεις γιὰ τῖς ἐπιβαλλόμενες προφυλάξεις κατὰ τὴν ἐκτέλεση ἐργασιῶν.

3. Ἡ διοίκηση μπορεῖ νὰ μεταβάλλει τὶς ἀπαιτήσεις τῶν ὑποπαραγράφων (γ) καὶ (δ) γιὰ ἀξιωματικοὺς μηχανῆς πλοίων κινούμενων μὲ κύρια προωστήριο μηχανὴ ἰσχύος κάτω τῶν 3000KW τὰ ὁποῖα ἀπασχολοῦνται σὲ παράκτιους πλόες, λαμβάνοντας ὑπόψη τὶς ἐπιπτώσεις στὴν ἀσφάλεια ὅλων τῶν πλοίων ποὺ εἶναι δυνατὸ νὰ πλέουν σ' αὐτὰ τὰ ὕδατα.

1. Κάθε ὑποψήφιος θὰ ἔχει γνώσεις γιὰ τὴ λειτουργία, καὶ συντήρηση τῶν κύριων μηχανῶν καὶ τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, ποὺ θὰ περιλαμβάνουν τὶς γνώσεις τὶς ἀπαιτούμενες ἀπὸ τοὺς οἰκείους κανονισμοὺς καὶ ἐπίσης τὶς γνώσεις γιὰ τὰ ἑξῆς τοὐλάχιστον εἰδικὰ θέματα:

(α) διαδικασίες φυλακῶν:
(ι) καθήκοντα σχετικὰ μὲ τὴν ἀνάληψη καὶ ἀποδοχὴ φυλακῆς,
(ιι) συνήθη καθήκοντα ἐκτελούμενα κατὰ τὴ διάρκεια τῆς φυλακῆς,
(ιιι) τήρηση ἡμερολογίου μηχανῆς καὶ σημασία τῶν ἐγγραφῶν σ' αὐτό,
(iv) καθήκοντα σχετικὰ μὲ τὴν παράδοση φυλακῆς,
(β) κύρια μηχανὴ καὶ βοηθητικὰ μηχανήματα:
(ι) βοήθεια γιὰ τὴν προετοιμασία τῆς κύριας μηχανῆς καὶ τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων πρὸς λειτουργία,
(ιι) λειτουργία ἀτμολεβήτων, περιλαμβανόμενου τοῦ συστήματος καύσης,
(ιιι) μέθοδοι ἐλέγχου τῆς στάθμης τοῦ νεροῦ στοὺς ἀτμολέβητες

καὶ ἐπιβαλλόμενες ἐνέργειες στὴν περίπτωση ἀντικανονικῆς στάθμης,

(iv) ἐντοπισμὸς συνήθων ἀνωμαλιῶν μηχανῶν καὶ ἐγκαταστάσεων στὸ μηχανοστάσιο καὶ λεβητοστάσιο καὶ ἐπιβαλλόμενες ἐνέργειες γιὰ πρόληψη ζημιῶν,

(γ) ἀντλητικὰ συστήματα:

(ι) συνήθεις ἀντλητικὲς ἐργασίες,

(ιι) λειτουργία συστημάτων ἄντλησης ὑδροσυλλεκτῶν ἕρματος καὶ φορτίου,

(δ) ἐγκατάσταση παραγωγῆς ἠλεκτρικῆς ἐνέργειας:

προετοιμασία, θέση σὲ λειτουργία, σύζευξη καὶ ἀλλαγὴ ἐναλλακτῶν ἢ γεννητριῶν,

(ε) διαδικασίες ἀσφάλειας καὶ ἔκτακτης ἀνάγκης:

(ι) προφυλάξεις λαμβανόμενες κατὰ τὴ διάρκεια φυλακῆς σχετικὰ μὲ τὴν ἀσφάλεια καὶ ἄμεσες ἐνέργειες ποὺ πρέπει νὰ γίνουν σὲ περίπτωση πυρκαϊᾶς ἢ ἀτυχήματος, ἰδιαίτερα δὲ στὰ συστήματα πετρελαίου,

(ιι) ἀσφαλὴς ἀπομόνωση ἠλεκτρικῶν καὶ ἄλλων τύπων ἐγκαταστάσεων καὶ ἐξαρτισμοῦ ἀπαιτουμένη πρωτοῦ ἀκόμη ἐπιτραπεῖ στὸ προσωπικὸ νὰ ἐργαστεῖ σὲ τέτοιες ἐγκαταστάσεις καὶ ἐξαρτισμό.

(στ) διαδικασίες κατὰ τῆς ρύπανσης:

προφυλάξεις ποὺ πρέπει νὰ παίρνονται γιὰ τὴν πρόληψη τῆς ρύπανσης τοῦ περιβάλλοντος μὲ πετρέλαιο, κατάλοιπα φορτίου, λύματα, αἰθάλη καὶ ἄλλα ρυπαντικά. Χρήση τοῦ ἐξαρτισμοῦ πρόληψης τῆς ρύπανσης, περιλαμβανομένων τῶν διαχωριστήρων πετρελαίου ἀπὸ τὸ νερό, συστημάτων δεξαμενῶν ἐναπόθεσης καταλοίπων καὶ ἐγκαταστάσεων διάθεσης λυμάτων.

(ζ) πρῶτες βοήθειες:

βασικὲς πρῶτες βοήθειες σὲ περίπτωση τραυματισμῶν ποὺ εἶναι δυνατὸ νὰ ἀναμένονται στὸ μηχανοστάσιο.

5. Ὅπου οἱ ἀτμολέβητες δὲν ἀποτελοῦν μέρος τῶν μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ πλοίου, ἡ διοίκηση μπορεῖ νὰ παραλείψει τὶς ἀπαιτήσεις γνώσεων τῶν παραγράφων 3 (β) (ιι) καὶ (ιιι). Πιστοποιητικὸ ποὺ ἐκδόθηκε μὲ τέτοια βάση δὲ θὰ ἰσχύει γιὰ ὑπηρεσία σὲ πλοῖα ποὺ φέρουν ἀτμολέβητες μεταξὺ τῶν μηχανικῶν αὐτῶν ἐγκαταστάσεων, μέχρι ποὺ ὁ ἀξιωματικὸς μηχανικὸς ἀποδείξει ὅτι εἶναι ἱκανὸς γιὰ τὰ θέματα ποὺ ἔχουν παραληφθεῖ, κατα τρόπο ποὺ νὰ ἱκανοποιοῦν τὴν διοίκηση. Κάθε τέτοιος περιορισμὸς πρέπει νὰ ἀναγράφεται στὸ ἐκδιδόμενο πιστοποιητικό.

6. Γιὰ τὴν ἐκπαίδευση πρὸς ἐπίτευξη τῶν ἀναγκαίων θεωρητικῶν γνώσεων καὶ πρακτικῆς πείρας θὰ λαμβάνονται ὑπόψη οἱ οἰκεῖοι διεθνεῖς κανονισμοὶ καὶ συστάσεις.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ III/5

Ὑποχρεωτικὲς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις πρὸς ἐξασφάλιση διαρκοῦς ἱκανότητας καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ τῶν γνώσεων τῶν ἀξιωματικῶν μηχανῆς.

1. Κάθε ἀξιωματικὸς μηχανῆς ποὺ κατέχει πιστοποιητικὸ καὶ ὑπηρετεῖ στὴν θάλασσα ἢ προτίθεται νὰ ἐπιστρέψει στὴ θάλασσα μετὰ ἀπὸ κάποια περίοδο στὴν ξηρά, προκειμένου νὰ διατηρήσει τὰ προσόντα του γιὰ ὑπηρεσία σὲ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα, σὲ θέση ἀνάλογη πρὸς τὸ κατεχόμενο ἀπ' αὐτὸν πιστοποιητικό, πρέπει σὲ κανονικὰ διαστήματα ποὺ δὲν ὑπερβαίνουν τὰ 5 ἔτη νὰ ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση, ὡς πρὸς τὴν:

(α) ὑγειονομικὴ του καταλληλότητα, περιλαμβανομένης τῆς ὅρασης καὶ τῆς ἀκοῆς, καὶ

(β) ἐπαγγελματικὴ ἱκανότητά του:

(ι) γιὰ ἀναγνωρισμένη ὑπηρεσία μὲ εἰδικότητα ἀξιωματικοῦ μηχανῆς τοὐλάχιστον ἑνὸς ἔτους κατὰ τὴ διάρκεια τῶν τελευταίων 5 ἐτῶν, ἢ

(ιι) γιὰ τὴν ἐκτέλεση ἐργασιῶν, σχετικῶν πρὸς τὰ καθήκοντα ποὺ ταιριάζουν στὸ βαθμὸ τοῦ κατεχομένου πιστοποιητικοῦ, θεωρουμένων τοὐλάχιστον ὡς ἰσοδύναμων πρὸς τὴν ὑπηρεσία σὲ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα τὴν ἀπαιτούμενη κατὰ τὴν παράγραφο 1 (β) (ι) ἢ

(ιιι) γιὰ ἕνα ἀπὸ τὰ παρακάτω:

ἐπιτυχία σὲ ἀναγνωρισμένες ἐξετάσεις, ἢ

ἐπιτυχὴ παρακολούθηση ἀναγνωρισμένου ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος ἢ προγραμμάτων ἢ

συμπλήρωση ἀναγνωρισμένης ὑπηρεσίας σὲ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα μὲ εἰδικότητα ἀξιωματικοῦ μηχανῆς γιὰ χρονικὸ διάστημα ὄχι κάτω τῶν 3 μηνῶν σὲ ὑπεράριθμη θέση ἢ κατώτερη ἐκείνης γιὰ τὴν ὁποία κατέχει πιστοποιητικό, ἀμέσως πρὶν ἀναλάβει τὴ θέση τὴν ὁποία δικαιοῦται σύμφωνα μὲ τὸ κατεχόμενο πιστοποιητικό.

2. Τὸ ἐκπαιδευτικὸ πρόγραμμα ἢ προγράμματα γιὰ τὰ ὁποῖα ἀναφέρει ἡ παράγραφος 1 (β) (ιιι) θὰ περιλαμβάνουν ἰδιαίτερα τὶς τροποποιήσεις τῶν οἰκείων διεθνῶν κανονισμῶν καὶ συστάσεων γιὰ τὴν ἀσφάλεια τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στὴ θάλασσα καὶ προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος.

3. Ἡ διοίκηση θὰ ἐξασφαλίζει ὅτι τὰ κείμενα τῶν τελευταίων μεταβολῶν στοὺς διεθνεῖς κανονισμούς, γιὰ τὴν ἀσφάλεια τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στὴ θάλασσα καὶ προστασία τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος θὰ εἶναι διαθέσιμα στὰ πλοῖα τῆς δικαιοδοσίας αὐτῆς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ III/6

Ὑποχρεωτικὲς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις γιὰ κατώτερους ναυτικοὺς ποὺ μετέχουν σὲ φυλακὲς μηχανῆς.

1. Οἱ ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις γιὰ κατώτερο ναυτικὸ ποὺ μετέχει σὲ φυλακὲς μηχανῆς ὁρίζονται ὅπως ἀναφέρονται στὴν παράγραφο 2. Οἱ ἀπαιτήσεις αὐτὲς δὲ ἀφοροῦν:

(α) κατώτερο ναυτικὸ ποὺ ὁρίζεται βοηθὸς ἀξιωματικοῦ φυλακῆς μηχανῆς, *

(β) κατώτερο ναυτικὸ ποὺ ἐκπαιδεύεται,

(γ) κατώτερο ναυτικὸ ποὺ τὰ καθήκοντα κατὰ τὶς φυλακὲς εἶναι ἀνειδίκευτου,

2. Κάθε κατώτερος ποὺ μετέχει σε φυλακες μηχανης θὰ:

(α) ἔχει ἡλικία ὄχι κάτω τῶν 16 ἐτῶν,

(β) ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση γιὰ τὴν ὑγειονομικὴ του καταλληλότητα περιλαμβανομένης τῆς ὅρασης καὶ τῆς ἀκοῆς,

(γ) ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση ὡς πρὸς·

(ι) τὴν πεῖρα ἢ τὴν ἐκπαίδευσή του σχετικὰ πρὸς τὴν ἀντιμετώπιση πυρκαϊᾶς, τὶς βασικὲς πρῶτες βοήθειες, τὴν τεχνικὴ τῆς προσωπικῆς ἐπιβίωσης, τοὺς κινδύνους γιὰ τὴν ὑγεία καὶ τὴν προσωπικὴ ἀσφάλεια,

(ιι) τὴν ἱκανότητά του νὰ κατανοει τὶς διαταγές καὶ νὰ γίνεται κατανοητὸς σὲ ζητήματα ποὺ ἀνάγονται στὰ καθήκοντά του,

(δ) ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση ὅτι ἔχει:

(ι) πεῖρα ποὺ ἔχει ἀποκτηθεῖ στὴν ξηρά, συναφὴ πρὸς τα καθήκοντά του σὲ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα καὶ ἔχει συμπληρωθεῖ μὲ ἐπαρκὴ περίοδο ὑπηρεσίας σὲ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα κατὰ τὶς ἀπαιτήσεις τῆς διοίκησης, ἢ

(ιι) ὑποστεῖ εἰδικὴ ἐκπαίδευση εἴτε πρὶν εἰσέλθει στὴν θάλασσα εἴτε στὸ πλοῖο καὶ περιλαμβάνει ἐπαρκὴ περίοδο ὑπηρεσίας σὲ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα κατὰ τὶς ἀπαιτήσεις τῆς διοίκησης, ἢ

(ιιι) ἀναγνωρισμένη ὑπηρεσία τοὐλάχιστον 6 μηνῶν σὲ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα.

3. Κάθε τέτοιος κατώτερος ναυτικὸς θὰ ἔχει γνωση τῶν:

(α) διαδικασιῶν ἐκτέλεσης φυλακῶν μηχανοστάσιου καὶ ἱκανότητα νὰ διεξάγει τὶς συνήθεις ἐργασίες φυλακῆς ποὺ ἐμπίπτουν στὰ καθήκοντά του,

(β) προφυλάξεων γιὰ ἀσφαλὴ ἐκτέλεση των ἐργασιῶν στὸ μηχανοστάσιο,

(γ) ὁρολογίας χρησιμοποιουμένης στοὺς χώρους τῶν μηχανημάτων καὶ ὀνομασιῶν τῶν μηχανημάτων καὶ τοῦ ἐξαρτισμοῦ σχετικῶν πρὸς τὴν ἐκτέλεση τῶν καθηκόντων του,

(δ) βασικῶν διαδικασιῶν προστασίας τοῦ περιβάλλοντος.

4. Κάθε κατώτερος ναυτικὸς ποὺ ἐκτελεῖ φυλακὴ σὲ λέβητες θὰ ἔχει γνώση τῆς ἀσφαλοῦς λειτουργίας τῶν λεβήτων καὶ θὰ εἶναι ἱκανὸς νὰ διατηρήσει τὴν κανονικὴ στάθμη τοῦ νεροῦ καὶ πίεση τοῦ ἀτμοῦ.

5. Κάθε κατώτερος ναυτικὸς ποὺ μετέχει σὲ φυλακές μηχανῆς θὰ εἶναι ἐξοικειωμένος μὲ τὰ καθήκοντά του σχετικὰ μὲ τὴν ἐκτέλεση φυλακῶν στοὺς χώρους μηχανημάτων τοῦ πλοίου στὸ ὁποῖο πρόκειται νὰ ὑπηρετήσει. Ἰδιαίτερα ὅσον ἀφορᾶ στὸ πλοῖο αὐτό, ὁ κατώτερος ναυτικὸς θὰ ἔχει:

(α) γνώση τῆς χρήσης τῶν κατάλληλων συστημάτων ἐσωτερικῆς συνεννόησης.

---

* Γίνεται ἀναφορὰ στὴν ἀπόφαση 9 «σύσταση γιὰ τὶς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις γιὰ κατώτερο ναυτικὸ ποὺ ὁρίζεται ὡς βοηθὸς ἀξιωματικοῦ φυλακῆς μηχανῆς» ποὺ ἔχει υἱοθετηθεῖ ἀπὸ τὴ διεθνὴ διάσκεψη γιὰ τὴν ἐκπαίδευση καὶ τὴν ἔκδοση πιστοποιητικῶν τῶν ναυτικῶν, 1978.

(β) γνώση τῶν ἐξόδων διαφυγῆς ἀπὸ τοὺς χώρους τῶν μηχανημά ων,

(γ) γνώση τῶν συστημάτων συναγερμοῦ στὸ μηχανοστάσιο καὶ ἱκανότητα νὰ διακρίνει τὰ διάφορα σήματα κινδύνου καὶ ἰδιαίτερα τὰ σήματα καταστολῆς πυρκαϊᾶς μὲ ἀέρια,

(δ) ἐξοικειωθεῖ πρὸς τὶς θέσεις καὶ τὴ χρήση τοῦ ἐξαρτισμοῦ ἀντιμετώπισης πυρκαιᾶς στοὺς χώρους τῶν μηχανημάτων.

6. Ὁποιοσδήποτε ναυτικὸς μπορεῖ νὰ θεωρηθεῖ ἀπὸ τὴ διοίκηση ὅτι ἀνταποκρίνεται στὶς ἀπαιτήσεις τοῦ κανονισμοῦ, ἂν ἔχει ὑπηρετήσει σὲ συναφῆ εἰδικότητα τοῦ κλάδου μηχανῆς, γιὰ χρονικὸ διάστημα ὄχι κάτω ἀπὸ ἕνα ἔτος μέσα στὰ τελευταῖα πέντε ἔτη, προτοῦ ἀκόμη τεθεῖ σὲ ἰσχὺ ἡ σύμβαση γιὰ τὴν διοίκηση αὐτή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ IV

ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

ΤΗΡΗΣΗ ΦΥΛΑΚΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

Ἑρμηνευτικὴ σημείωση:

Οἱ ὑποχρεωτικὲς διατάξεις γιὰ τὴν ἐκτέλεση φυλακῶν ἀσυρμάτου περιλαμβάνονται στοὺς κανονισμοὺς ραδιοεπικοινωνιῶν καὶ οἱ διατάξεις γιὰ τήρηση φυλακῶν καὶ συντήρηση τοῦ ἀσυρμάτου, ποὺ ἀφοροῦν στὴν ἀσφάλεια, περιλαμβάνονται στὴν διεθνῆ σύμβαση γιὰ τὴν ἀσφάλεια τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στὴ θάλασσα καὶ στοὺς κανονισμοὺς ραδιοεπικοινωνιῶν, ὅπως οἱ δύο αὐτὲς σειρὲς κανονισμῶν εἶναι δυνατὸ νὰ τροποποιοῦνται καὶ νὰ ἰσχύουν κάθε φορά. Ἐπισύρεται ἐπίσης ἡ προσοχὴ στὶς οἰκεῖες ἀποφάσεις ποὺ υἱοθετήθηκαν ἀπὸ τὴν διεθνῆ διάσκεψη γιὰ τὴν ἐκπαίδευση καὶ ἔκδοση πιστοποιητικῶν τῶν ναυτικῶν, 1978

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ IV/1

Ὑποχρεωτικὲς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις γιὰ πιστοποιητικὰ ἀξιωματικῶν ἀσυρμάτου.

1. Κάθε ἀξιωματικὸς ἀσυρμάτου ποὺ προΐσταται ἢ ἐκτελεῖ καθήκοντα ἀσυρμάτου ἐπικοινωνίας στὰ πλοῖα θὰ κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικὸ ἢ πιστοποιητικὰ ποὺ ἔχουν ἐκδοθεῖ ἢ ἀναγνωρισθεῖ ἀπὸ τὴν διοίκηση σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τῶν κανονισμῶν ραδιοεπικοινωνιῶν καὶ θὰ ἔχει ἐπαρκῆ ὑπηρεσία γιὰ τὴν ἀπόκτηση τούτων.

2. Ἐπιπρόθεσμα ὁ ἀξιωματικὸς ἀσυρμάτου θά:

(α) ἔχει ἡλικία ὄχι κάτω τῶν 18 ἐτῶν,

(β) ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση ὡς πρὸς τὴν ὑγειονομικὴ του καταλληλότητα, ἰδιαίτερα δὲ ὅσον ἀφορᾶ στὴν ὅραση, τὴν ἀκοὴ καὶ τὴν ὁμιλία,

(γ) ἀνταποκρίνεται στὶς ἀπαιτήσεις τοῦ προσαρτήματος τοῦ παρόντος κανονισμοῦ.

3. Κάθε ὑποψήφιος γιὰ ἀπόκτηση πιστοποιητικοῦ πρέπει νὰ ὑφίσταται ἐπιτυχῆ ἐξέταση ἢ ἐξετάσεις κατὰ τρόπο ὥστε νὰ ἱκανοποιεῖ τὴν ἐνδιαφερομένη διοίκηση.

4. Τὸ ἐπίπεδο γνώσεων ποὺ ἀπαιτεῖται γιὰ ἔκδοση πιστοποιητικοῦ θὰ ἐπαρκεῖ γιὰ τὴν ἐκτέλεση τῶν καθηκόντων τοῦ ἀξιωματικοῦ ἀσυρμάτου μὲ ἀσφάλεια καὶ ἀποτελεσματικά. Κατὰ τὸν καθορισμὸ τοῦ κατάλληλου ἐπίπεδου γνώσεων καὶ τῆς ἀναγκαίας ἐκπαίδευσης πρὸς ἀπόκτηση τῶν γνώσεων τούτων καὶ τῆς πρακτικῆς ἱκανότητας, ἡ διοίκηση θὰ λαμβάνει ὑπόψη τὶς ἀπαιτήσεις τῶν κανονισμῶν ραδιοεπικοινωνιῶν καὶ τοῦ προσαρτήματος τοῦ παρόντος κανονισμοῦ. Οἱ διοικήσεις θὰ λαμβάνουν ἐπίσης ὑπόψη τὶς οἰκεῖες ἀποφάσεις ποὺ υἱοθετήθηκαν ἀπὸ τὴ διεθνῆ διάσκεψη γιὰ τὴν ἐκπαίδευση καὶ τὴν ἔκδοση πιστοποιητικῶν τῶν ναυτικῶν, 1978, καὶ τὶς οἰκεῖες συστάσεις τοῦ IMCO.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ IV/1

Ἐλάχιστες πρόσθετες γνώσεις καὶ ἀπαιτήσεις ἐκπαίδευσης γιὰ ἀξιωματικοὺς ἀσυρμάτου.

Ἐπιπλέον τῶν ἀπαιτήσεων στὶς ὁποῖες πρέπει νὰ ἀνταποκρίνονται γιὰ νὰ ἀποκτήσουν πιστοποιητικὰ σύμφωνα μὲ τοὺς κανονισμοὺς ραδιοεπικοινωνιῶν, οἱ ἀξιωματικοὶ ἀσυρμάτου θὰ γνωρίζουν καὶ θὰ ἐκπαιδεύονται, περιλαμβανόμενης καὶ πρακτικῆς ἐκπαίδευσης, στὰ παρακάτω:

(α) παροχὴ ὑπηρεσιῶν, ἀσυρμάτου ἐπικοινωνίας σὲ καταστάσεις ἔκτακτης ἀνάγκης, περιλαμβανομένων τῶν:

(ι) ἐγκατάλειψης τοῦ πλοίου,

(ιι) πυρκαϊᾶς στὸ πλοῖο,

(ιιι) μερικῆς ἢ πλήρους διακοπῆς τῆς λειτουργίας τοῦ σταθμοῦ ραδιοεπικοινωνίας,

(β) χειρισμὸς σωσίβιων λέμβων, σωσίβιων σχεδιῶν, πνευστῶν συσκευῶν καὶ ἐξαρτισμοῦ τούτων, ἰδιαίτερα δὲ ὅσον ἀφορᾶ στὴ φορητὴ καὶ μόνιμη σὲ σωσίβιο λέμβο συσκευὴ ἀσυρμάτου καὶ τοὺς ραδιοσημαντῆρες ἔνδειξης τῆς θέσης κινδύνου,

(γ) ἐπιβίωση στὴ θάλασσα,

(δ) πρῶτες βοήθειες,

(ε) πρόληψη καὶ ἀντιμετώπιση πυρκαϊᾶς ἰδιαίτερα ὅσον ἀφορᾶ στὶς ἐγκαταστάσεις ἀσυρμάτου,

(στ) προληπτικὰ μέτρα γιὰ τὴν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου καὶ τοῦ προσωπικοῦ σὲ σχέση μὲ τοὺς κινδύνους ἀπὸ τὸν ἐξαρτισμὸ ραδιοεπικοινωνίας περιλαμβανόμενων τῶν ἠλεκτρικῶν, χημικῶν καὶ μηχανικῶν κινδύνων καὶ κινδύνων ἀκτινοβολίας,

(ζ) χρήση τοῦ ἐγχειρίδιου τοῦ IMCO γιὰ ἔρευνα καὶ διάσωση ἐμπορικῶν πλοίων (MERSAR), ἰδιαίτερα δὲ ὅσον ἀφορᾶ στὶς ραδιοεπικοινωνίες,

(η) συστήματα καὶ διαδικασίες γνωστοποίησης τοῦ στίγματος τοῦ πλοίου,

(θ) χρήση τοῦ διεθνῆ κώδικα σημάτων καὶ τοῦ πρότυπου ναυτιλιακοῦ λεξιλογίου τοῦ IMCO,

(ι) συστήματα καὶ διαδικασίες παροχῆς ἰατρικῶν συμβουλῶν μὲ ραδιοεπικοινωνίες.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ IV/2

Ὑποχρεωτικὲς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις πρὸς ἐξασφάλιση διαρκοῦς ἱκανότητας καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ τῶν γνώσεων τῶν ἀξιωματικῶν ἀσυρμάτου.

1. Κάθε ἀξιωματικὸς ἀσυρμάτου ἐφοδιασμένος μὲ πιστοποιητικὸ ἢ πιστοποιητικὰ ποὺ ἔχουν ἐκδοθεῖ ἢ θὰ ἀναγνωρισθοῦν ἀπὸ τὴ διοίκηση γιὰ νὰ διατηρήσει τὰ προσόντα του γιὰ ὑπηρεσία σὲ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα, ἀπαιτεῖται νὰ ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση ὡς πρὸς τὰ παρακάτω:

(α) τὴν ὑγειονομικὴ του καταλληλότητα, ἰδιαίτερα ὅσον ἀφορᾶ στὴν ὅραση, τὴν ἀκοὴ καὶ τὴν ὁμιλία σὲ τακτικὰ διαστήματα ποὺ δὲν θὰ ὑπερβαίνουν τὰ πέντε ἔτη, καὶ

(β) τὴν ἐπαγγελματικὴ του ἱκανότητα:

(ι) σὲ ἀναγνωρισμένη ὑπηρεσία σὲ ραδιοεπικοινωνίες μὲ εἰδικότητα ἀξιωματικοῦ ἀσυρμάτου χωρὶς συνεχῆ διακοπὴ ποὺ νὰ ὑπερβαίνει τὰ πέντε ἔτη,

(ιι) ἐφόσον ὑπάρχει τέτοια διακοπή, συμμετοχὴ σὲ ἐπιτυχεῖς ἐξετάσεις ἢ ἐπιτυχὴ παρακολούθηση ἀναγνωρισμένου ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος ἢ προγραμμάτων στὴ θάλασσα ἢ τὴν ξηρά, τὰ ὁποῖα θὰ περιλαμβάνουν στοιχεῖα σχετιζόμενα ἄμεσα μὲ τὴν ἀσφάλεια τῆς ζωῆς στὴ θάλασσα καὶ τὶς σύγχρονες συσκευὲς ραδιοεπικοινωνιῶν, δυνατὸ ἐπίσης νὰ περιλαμβάνουν καὶ τὶς συσκευὲς ραδιοναυτιλίας.

2. Ὅταν νέοι τρόποι, ἐξαρτισμοῦ ἢ πρακτικὰ εἰσάγονται στὰ πλοῖα ποὺ δικαιοῦνται νὰ φέρουν τὴν σημαία της, ἡ διοίκηση μπορεῖ νὰ ἀπαιτεῖ ὥστε οἱ ἀξιωματικοὶ ἀσυρμάτου νὰ ὑποβάλλονται σὲ ἀναγνωρισμένες ἐξετάσεις ἢ παρακολουθοῦν μὲ ἐπιτυχία κατάλληλο ἐκπαιδευτικὸ πρόγραμμα ἢ προγράμματα στὴ θάλασσα ἢ τὴν ξηρά, ἰδιαίτερα δὲ ὅσον ἀφορᾶ στὰ καθήκοντα ἀσφάλειας.

3. Κάθε ἀξιωματικὸς ἀσυρμάτου, προκειμένου νὰ διατηρήσει τὰ προσόντα του γιὰ ὑπηρεσία σὲ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα ἰδιαιτέρων τύπων γιὰ τὰ ὁποῖα ἔχουν συμφωνηθεῖ διεθνῶς ἀπαιτήσεις εἰδικῆς ἐκπαίδευσης, θὰ ὑποβάλλεται ἐπιτυχῶς σὲ ἀνάλογο ἀναγνωρισμένη ἐκπαίδευση ἢ ἐξετάσεις, κατὰ τὶς ὁποῖες θὰ λαμβάνονται ὑπόψη οἱ οἰκεῖοι διεθνεῖς κανονισμοὶ καὶ συστάσεις.

4. Ἡ διοίκηση θὰ ἐξασφαλίζει ὥστε νὰ διατίθεται στὰ πλοῖα ποὺ ὑπάγονται στὴ δικαιοδοσία αὐτῆς τὰ κείμενα τῶν τελευταίων τροποποιήσεων τῶν διεθνῶν κανονισμῶν ποὺ ἀναφέρονται στὶς ραδιοεπικοινωνίες καὶ ἀφοροῦν στὴν ἀσφάλεια τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στὴ θάλασσα.

5. Οἱ διοικήσεις ἐνθαρρύνονται, συνεννοούμενες μὲ τοὺς ἐνδιαφε-

-όμενους, ὥστε νὰ καταρτίζουν ἢ προωθοῦν τὴν κατάρτιση προγραμμάτων ἀνανέωσης καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ τῶν γνώσεων, προαιρετικῶν ἢ ὑποχρεωτικῶν, ἀνάλογα μὲ τὶς περιπτώσεις, στὴ θάλασσα ἢ τὴν ξηρὰ γιὰ ἀξιωματικοὺς ἀσυρμάτου ποὺ ὑπηρετοῦν στὴ θάλασσα καὶ εἰδικὰ γιὰ τοὺς ἐπανερχόμενους στὴ θαλάσσια ὑπηρεσία. Τὸ πρόγραμμα ἢ τὰ προγράμματα θὰ περιλαμβάνουν στοιχεῖα ποὺ συναρτῶνται ἄμεσα μὲ τὰ καθήκοντα ραδιοεπικοινωνιῶν καὶ τὶς ἐπελθοῦσες μεταβολὲς στὴν ναυτικὴ τεχνολογία ραδιοεπικοινωνιῶν καὶ τοὺς οἰκείους διεθνεῖς κανονισμοὺς καὶ συστάσεις* σχετικὰ πρὸς τὴν ἀσφάλεια τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στὴ θάλασσα.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ IV/3

Ὑποχρεωτικὲς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις γιὰ πιστοποιητικὰ χειριστῶν ραδιοτηλεφώνου.

1. Κάθε χειριστὴς ραδιοτηλεφώνου ποὺ προΐσταται ἢ ἐκτελεῖ καθήκοντα ραδιοεπικοινωνιῶν σὲ πλοῖο θὰ κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικὸ ἢ πιστοποιητικὰ ποὺ ἔχουν ἐκδοθεῖ ἢ θὰ ἀναγνωρισθοῦν ἀπὸ τὴ διοίκηση, σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τῶν κανονισμῶν ραδιοεπικοινωνιῶν.

2. Ἐπιπρόσθετα, ὁ χειριστὴς ραδιοτηλεφώνου σὲ πλοῖο ποὺ ὑποχρεοῦται νὰ ἔχει σταθμὸ ραδιοτηλεφώνου κατὰ τὴ διεθνὴ σύμβαση γιὰ τὴν ἀσφάλεια τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στὴ θάλασσα θά:

(α) ἔχει ἡλικία ὄχι κάτω τῶν 18 ἐτῶν,

(β) ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση ὡς πρὸς τὴν ὑγειονομικὴ του καταλληλότητα, ἰδιαίτερα ὅσον ἀφορᾶ στὴν ὅραση, τὴν ἀκοὴ καὶ τὴν ὁμιλία,

(γ) ἀνταποκρίνεται στὶς ἀπαιτήσεις τοῦ προσαρτήματος τοῦ παρόντος κανονισμοῦ.

3. Κάθε ὑποψήφιος γιὰ πιστοποιητικὸ πρέπει νὰ συμμετέχει με ἐπιτυχία σὲ ἐξέταση ἢ ἐξετάσεις κατὰ τρόπο ποὺ νὰ ἱκανοποιεῖ τὴν ἐνδιαφερόμενη διοίκηση.

4. Τὸ ἐπίπεδο γνώσεων ποὺ ἀπαιτοῦνται γιὰ τὴν ἀπόκτηση πιστοποιητικοῦ θά ἐπαρκεῖ ὥστε ὁ χειριστὴς ραδιοτηλεφώνου νὰ ἐκτελεῖ τὰ καθήκοντά του μὲ ἀσφάλεια καὶ ἀποτελεσματικά. Κατὰ τὸν καθορισμὸ τοῦ κατάλληλου ἐπίπεδου γνώσεων καὶ τῆς ἀναγκαίας ἐκπαίδευσης πρὸς ἀπόκτηση αὐτῶν τῶν γνώσεων καὶ τῆς πρακτικῆς ἱκανότητας, ἡ διοίκηση θὰ λαμβάνει ὑπόψη τὶς ἀπαιτήσεις τῶν κανονισμῶν ραδιοεπικοινωνιῶν καὶ τοῦ προσαρτήματος τοῦ παρόντος κανονισμοῦ. Οἱ διοικήσεις ἐπίσης θὰ λαμβάνουν ὑπόψη, τὶς σχετικὲς ἀποφάσεις ποὺ υἱοθετήθηκαν ἀπὸ τὴ διεθνὴ διάσκεψη γιὰ τὴν ἐκπαίδευση καὶ τὴν ἔκδοση πιστοποιητικῶν τῶν ναυτικῶν, 1978 καὶ τὶς οἰκεῖες συστάσεις τοῦ IMCO.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ IV/3

Ἐλάχιστες πρόσθετες γνώσεις καὶ ἀπαιτήσεις ἐκπαίδευσης γιὰ χειριστὲς ραδιοτηλεφώνου.

Ἐκτὸς ἀπὸ τὶς ἀπαιτήσεις ποὺ πρέπει να ἀνταποκρίνονται οἱ χειριστὲς ραδιοτηλεφώνου γιὰ νὰ ἀποκτήσουν πιστοποιητικὸ σύμφωνα μὲ τοὺς κανονισμοὺς ραδιοεπικοινωνιῶν, θὰ γνωρίζουν καὶ θὰ ἐκπαιδεύονται περιλαμβανομένης καὶ πρακτικῆς ἐκπαίδευσης, στὰ ἑξῆς:

(α) παροχὴ ὑπηρεσιῶν ἀσυρμάτου ἐπικοινωνίας σὲ καταστάσεις ἔκτακτης ἀνάγκης, περιλαμβανομένων τῶν:

(ι) ἐγκατάλειψης τοῦ πλοίου,

(ιι) πυρκαϊᾶς στὸ πλοῖο,

(ιιι) μερικῆς ἢ ὁλικῆς διακοπῆς τῆς λειτουργίας τοῦ σταθμοῦ ραδιοεπικοινωνίας,

(β) χειρισμὸ σωσίβιων λέμβων, σωσίβιων σχεδιῶν, πλευστικῶν συσκευῶν καὶ ἐξαρτισμοῦ αὐτῶν, ἰδιαίτερα δὲ ὅσον ἀφορᾶ στὴ φορητὴ καὶ μόνιμη σὲ σωσίβιο λέμβο συσκευὴ ραδιοεπικοινωνίας καὶ τοὺς ραδιοσημαντῆρες ἔνδειξης τῆς θέσης κινδύνου

(γ) ἐπιβίωση στὴ θάλασσα,

(δ) πρῶτες βοήθειες,

(ε) πρόληψη καὶ ἀντιμετώπιση πυρκαϊᾶς, ἰδιαίτερα δὲ ὅσον ἀφορᾶ στὴν ἐγκατάσταση ραδιοεπικοινωνιῶν,

(στ) προληπτικὰ μέτρα γιὰ τὴν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου καὶ τοῦ προσωπικοῦ σὲ σχέση μὲ τοὺς κινδύνους ἐξαρτισμοῦ ραδιοεπικοινωνίας, περιλαμβανόμενων τῶν ἠλεκτρικῶν, χημικῶν καὶ μηχανικῶν κινδύνων καὶ κινδύνων ἀκτινοβολίας,

(ζ) χρήση τοῦ ἐγχειρίδιου τοῦ (IMCO) γιὰ ἔρευνα καὶ διάσωση ἐμπορικῶν πλοίων (MERSAR) καὶ ἰδιαίτερα ὅσον ἀφορᾶ τὶς ραδιοεπικοινωνίες,

(η) συστήματα καὶ διαδικασίες γνωστοποίησης τοῦ στίγματος τοῦ πλοίου,

(θ) χρήση τοῦ διεθνῆ κώδικα σημάτων καὶ τοῦ πρότυπου ναυτιλιακοῦ λεξιλογίου τοῦ IMCO,

(ι) συστήματα καὶ διαδικασίες παροχῆς ἰατρικῶν συμβουλῶν μὲ ραδιοεπικοινωνία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ V.

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ V/1

Ὑποχρεωτικὲς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις ἐκπαίδευσης καὶ προσόντων πλοιάρχων, ἀξιωματικῶν καὶ κατώτερων ναυτικῶν πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων.

1. Ἀξιωματικοὶ καὶ κατώτεροι ναυτικοὶ ποὺ πρόκειται νὰ ἀναλάβουν εἰδικὰ καθήκοντα καὶ εὐθύνες σχετικὰ μὲ τὸ φορτίο καὶ τὸν ἐξαρτισμὸ φορτίου σὲ πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια καὶ οἱ ὁποῖοι δὲν ἔχουν ὑπηρετήσει σὲ τέτοια πλοῖα ὡς μέλη τοῦ κανονικοῦ πληρώματος πρὶν ἀκόμη ἀναλάβουν τέτοια καθήκοντα θὰ ἔχουν παρακολουθήσει στὴν ξηρὰ κατάλληλο ἐκπαιδευτικὸ πρόγραμμα ἀντιμετώπισης πυρκαϊᾶς, καὶ θὰ ἔχουν:

(α) κατάλληλη περίοδο ὑπηρεσίας, μὲ ἐπίβλεψη, σὲ πλοῖο πρὸς τὸ σκοπὸ νὰ ἀποκτήσουν ἐπαρκεῖς γνώσεις ἀσφαλοῦς ἐπιχειρησιακῆς πρακτικῆς ἢ

(β) παρακολουθήσει ἐγκεκριμένο ἐκπαιδευτικὸ πρόγραμμα ἐξοικείωσης πρὸς πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια, τὸ ὁποῖο θὰ περιλαμβάνει τὶς βασικὲς προφυλάξεις καὶ διαδικασίες γιὰ τὴν ἀσφάλεια καὶ τὴν πρόληψη τῆς ρύπανσης, σχέδια διάφορων τύπων πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων τύπους φορτίων, κινδύνους ἀπ' αὐτά καὶ ἐξαρτισμὸ χειρισμοῦ τούτων γενικὲς ἐπιχειρησιακὲς διαδικασίες καὶ ὁρολογία πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων.

2. Πλοίαρχοι, πρῶτοι μηχανικοί, ὑποπλοίαρχοι, δεύτεροι μηχανικοὶ καί, ἂν ὑπάρχει ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω ὁποιοδήποτε ἄλλο πρόσωπο ποὺ φέρει ἄμεση εὐθύνη γιὰ τὴν φόρτωση, ἐκφόρτωση καὶ μέριμνα κατὰ τὴν μεταφορὰ ἢ χειρισμὸ τοῦ φορτίου, ἐκτὸς τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου 1, θὰ ἔχουν:

(α) σχετικὴ πεῖρα κατάλληλη γιὰ τὴν ἐκτέλεση τῶν καθηκόντων αὐτῶν σὲ πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια, καὶ

(β) παρακολουθήσει πρόγραμμα εἰδικῆς ἐκπαίδευσης κατάλληλης γιὰ τὰ καθήκοντα αὐτῶν, περιλαμβανόμενης τῆς ἀσφάλειας πετρελαιοφόρων δεξαμενόπλοιων, μέτρων καὶ συστημάτων ἀσφάλειας κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς, ἐλέγχου καὶ πρόληψης τῆς ρύπανσης, ἐπιχειρησιακῆς πρακτικῆς καὶ ὑποχρεώσεων ἀπὸ τοὺς νόμους καὶ κανονισμοὺς ποὺ θὰ ἐφαρμοσθοῦν.

3. Σὲ δύο ἔτη ἀπὸ τὴ θέση σὲ ἰσχὺ τῆς σύμβασης γιὰ ὁποιοδήποτε μέρος, κάθε ναυτικὸς μπορεῖ νὰ θεωρηθεῖ ὅτι ἀνταποκρίνεται στὶς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου 2 (β) ἂν ἔχει ὑπηρετήσει μὲ συναφῆ εἰδικότητα σὲ πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια γιὰ χρονικὸ διάστημα ὄχι κάτω ἀπὸ ἕνα ἔτος μέσα στὰ τελευταῖα πέντε ἔτη.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ V/2

Ὑποχρεωτικὲς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις ἐκπαίδευσης καὶ προσόντων πλοιάρχων ἀξιωματικῶν καὶ κατώτερων ναυτικῶν δεξαμενόπλοιων χημικῶν.

1. Ἀξιωματικοὶ καὶ κατώτεροι ναυτικοὶ ποὺ πρόκειται νὰ ἀναλάβουν εἰδικὰ καθήκοντα καὶ εὐθύνες, σχετικὰ μὲ τὸ φορτίο καὶ τὸν ἐξαρτισμὸ φορτίου σὲ δεξαμενόπλοια μεταφορᾶς χημικῶν ποὺ δὲν ἔχουν ὑπηρετήσει σὲ τέτοια πλοῖα ὡς μέλη τοῦ κανονικοῦ πληρώματος, πρὶν ἀκόμα ἀναλάβουν τέτοια καθήκοντα θὰ ἔχουν παρακολουθήσει στὴν ξηρὰ κατάλληλο ἐκπαιδευτικὸ πρόγραμμα ἀντιμετώπισης πυρκαϊᾶς, καὶ θὰ ἔχουν:

* Περιλαμβανόμενων ὁποιωνδήποτε συστάσεων τοῦ IMCO γιὰ τὴν ἀνάπτυξη τοῦ συστήματος ἀντιμετώπισης ναυτιλιακῶν κινδύνων.

(α) κατάλληλη περίοδο ὑπηρεσίας, ὑπὸ ἐπίβλεψη σὲ πλοῖο πρὸς τὸ σκοπὸ νὰ ἀποκτήσουν ἐπαρκεῖς γνώσεις ἀσφαλοῦς ἐπιχειρησιακῆς πρακτικῆς, ἤ

(β) παρακολουθήσει ἀναγνωρισμένο ἐκπαιδευτικὸ πρόγραμμα ἐξοικείωσης μὲ τὰ δεξαμενόπλοια χημικῶν, τὸ ὁποῖο θὰ περιλαμβάνει τὶς βασικὲς προφυλάξεις καὶ διαδικασίες γιὰ τὴν ἀσφάλεια καὶ τὴν πρόληψη τῆς ρύπανσης, σχέδια διάφορων τύπων δεξαμενόπλοιων μεταφορᾶς χημικῶν, τύπους φορτίων, κινδύνους ἀπὸ αὐτὰ καὶ ἐξαρτισμὸ χειρισμοῦ τούτων, γενικὲς ἐπιχειρησιακὲς διαδικασίες καὶ ὁρολογία δεξαμενόπλοιων χημικῶν.

2. Πλοίαρχοι, πρῶτοι, μηχανικοί, ὑποπλοίαρχοι, δεύτεροι μηχανικοὶ καὶ ἄν ὑπάρχει ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω, ὁποιοδήποτε ἄλλο πρόσωπο ποὺ φέρει ἄμεση εὐθύνη γιὰ τὴ φόρτωση, ἐκφόρτωση καὶ μέριμνα κατὰ τὴν μεταφορὰ ἢ χειρισμὸ τοῦ φορτίου, ἐκτὸς τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου 1 θὰ ἔχουν:

(α) σχετικὴ πεῖρα κατάλληλη γιὰ τὴν ἐκτέλεση τῶν καθηκόντων αὐτῶν σὲ δεξαμενόπλοια χημικῶν, καὶ

(β) παρακολουθήσει πρόγραμμα ειδικῆς ἐκπαίδευσης κατάλληλης γιὰ τὰ καθήκοντα αὐτῶν, περιλαμβανόμενης τῆς ἀσφάλειας δεξαμενόπλοιων χημικῶν, μέτρων καὶ συστημάτων ἀσφάλειας κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς, ἐλέγχου καὶ πρόληψης τῆς ρύπανσης, ἐπιχειρησιακῆς πρακτικῆς καὶ ὑποχρεώσεων ἀπὸ τοὺς ἐφαρμοστέους νόμους καὶ κανονισμούς.

3. Σὲ δύο ἔτη ἀπὸ τὴ θέση σὲ ἰσχὺ τῆς σύμβασης γιὰ ὁποιοδήποτε μέρος, κάθε ναυτικὸς μπορεῖ νὰ θεωρηθεῖ ὅτι ἀνταποκρίνεται στὶς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου 2 (β) ἂν ἔχει ὑπηρετήσει μὲ συναφὴ ειδικότητα σὲ δεξαμενόπλοια χημικῶν γιὰ χρονικὸ διάστημα ὄχι κάτω ἀπὸ ἕνα ἔτος μέσα στὰ τελευταῖα πέντε ἔτη.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ V/3

Ὑποχρεωτικὲς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις ἐκπαίδευσης καὶ προσόντων πλοιάρχων, ἀξιωματικῶν καὶ κατώτερων ναυτικῶν δεξαμενόπλοιων ὑγραεριοφόρων.

1. Ἀξιωματικοὶ καὶ κατώτεροι ναυτικοὶ ποὺ πρόκειται νά ἀναλάβουν ειδικὰ καθήκοντα καὶ εὐθύνες, σχετικὰ μὲ τὸ φορτίο καὶ τὸν ἐξαρτισμὸ φορτίου σὲ δεξαμενόπλοια ὑγραεριοφόρα ποὺ δὲν ἔχουν ὑπηρετήσει σὲ τέτοια πλοῖα ὡς μέλη τοῦ κανονικοῦ πληρώματος, πρὶν ἀκόμη ἀναλάβουν τέτοια καθήκοντα θὰ ἔχουν παρακολουθήσει στὴν ξηρὰ κατάλληλο ἐκπαιδευτικὸ πρόγραμμα ἀντιμετώπισης πυρκαϊᾶς καὶ θὰ ἔχουν:

(α) κατάλληλη περίοδο ὑπηρεσίας μὲ ἐπίβλεψη, σὲ πλοῖα πρὸς τὸ σκοπὸ νὰ ἀποκτήσουν ἐπαρκεῖς γνώσεις ἀσφαλοῦς ἐπιχειρησιακῆς πρακτικῆς, ἤ

(β) παρακολουθήσει ἀναγνωρισμένο ἐκπαιδευτικὸ πρόγραμμα ἐξοικίωσης πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια ὑγραεριοφόρα ποὺ περιλαμβάνει τὶς βασικὲς προφυλάξεις καὶ διαδικασίες γιὰ τὴν ἀσφάλεια καὶ τὴν πρόληψη τῆς ρύπανσης, σχέδια διάφορων τύπων δεξαμενόπλοιων ὑγραεριοφόρων, τύπους φορτίων, κινδύνους ἀπὸ αὐτὰ καὶ ἐξαρτισμοῦ χειρισμοῦ αὐτῶν, γενικὲς ἐπιχειρησιακὲς διαδικασίες καὶ ὁρολογία δεξαμενόπλοιων ὑγραεριοφόρων.

2. Πλοίαρχοι, πρῶτοι μηχανικοί, ὑποπλοίαρχοι καὶ δεύτεροι μηχανικοὶ καὶ ἂν ὑπάρχει ἐκτὸς ἀπὸ τ' ἀνωτέρω, ὁποιοδήποτε ἄλλο πρόσωπο ποὺ φέρει ἄμεση εὐθύνη γιὰ τὴν φόρτωση, ἐκφόρτωση καὶ μέριμνα κατὰ τὴν μεταφορὰ ἢ χειρισμὸ τοῦ φορτίου, ἐκτὸς τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου 1, θὰ ἔχουν:

(α) σχετικὴ πεῖρα κατάλληλη γιὰ τὴν ἐκτέλεση τῶν καθηκόντων αὐτῶν σὲ δεξαμενόπλοια ὑγραεροφόρα, καὶ

(β) παρακολουθήσει πρόγραμμα ειδικῆς ἐκπαίδευσης κατάλληλης γιὰ τὰ καθήκοντα αὐτῶν, περιλαμβανόμενης τῆς ἀσφάλειας δεξαμενόπλοιων ὑγραεριοφόρων, μέτρων καὶ συστημάτων ἀσφάλειας κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς ἐλέγχου καὶ πρόληψης τῆς ρύπανσης, ἐπιχειρησιακῆς πρακτικῆς καὶ ὑποχρεώσεων ἀπὸ τοὺς ἐφαρμοστέους νόμους καὶ κανονισμούς.

3. Σὲ δύο ἔτη ἀπὸ τὴ θέση σὲ ἰσχὺ τῆς σύμβασης γιὰ ὁποιοδήποτε μέρος, κάθε ναυτικὸς μπορεῖ νὰ θεωρηθεῖ ὅτι ἀνταποκρίνεται στὶς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου 2 (β) ἂν ἔχει ὑπηρετήσει μὲ συναφὴ ειδικότητα σὲ δεξαμενόπλοια ὑγραεριοφόρα γιὰ χρονικὸ διάστημα ὄχι κάτω ἀπὸ ἕνα ἔτος μέσα στὰ τελευταῖα πέντε ἔτη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ VI

ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ VI/1

Ὑποχρεωτικὲς ἐλάχιστες ἀπαιτήσεις γιὰ ἔκδοση πιστοποιητικῶν ἱκανότητας στὴ χρήση σωστικῶν μέσων.

Κάθε ναυτικὸς ποὺ πρόκειται νὰ ἐφοδιασθεῖ μὲ πιστοποιητικὰ ἱκανότητας στὴ χρήση σωστικῶν μέσων θά:

(α) ἔχει ἡλικία ὄχι κάτω τῶν 17,5 ἐτῶν,

(β) ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση ὡς πρὸς τὴν ὑγειονομικὴ του καταλληλότητα

(γ) ἔχει ἀναγνωρισμένη ὑπηρεσία σὲ θαλασσοπλοοῦντα πλοῖα ὄχι κάτω τῶν 12 μηνῶν ἢ θὰ ἔχει παρακολουθήσει ἀναγνωρισμένο ἐκπαιδευτικὸ πρόγραμμα καὶ θὰ ἔχει ἀναγνωρισμένη θαλάσσια ὑπηρεσία ὄχι κάτω τῶν ἐννέα μηνῶν,

(δ) ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση μετὰ ἀπὸ ἐξετάσεις ἢ συνεχὴ ἐκτίμηση κατὰ τὴν διάρκεια ἀναγνωρισμένου ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος ὅτι γνωρίζει τὸ περιεχόμενο τοῦ προσαρτήματος τοῦ κανονισμοῦ,

(ε) ἀποδείξει κατὰ τρόπο ποὺ νὰ ἱκανοποιεῖ τὴ διοίκηση μετὰ ἀπὸ ἐξετάσεις ἢ συνεχὴ ἐκτίμηση κατὰ τὴ διάρκεια ἀναγνωρισμένου ἐκπαιδευτικοῦ προγράμματος ὅτι ἔχει τὴν ἱκανότητα νὰ:

(i) φορεῖ κανονικὰ σωσίβια ζώνη, νὰ πηδᾶ μὲ ἀσφάλεια ἀπὸ ὕψος στὸ νερὸ, νὰ ἐπιβιβάζεται ἀπὸ τὸ νερὸ σὲ σωσίβιο μέσο φέροντας τὴ σωσίβιο ζώνη,

(ii) ἐπαναφέρει ἀνεστραμμένη σωσίβιο σχεδία στὴν ὀρθὴ θέση φέροντας σωσίβιο ζώνη,

(iii) ἑρμηνέυει τὰ διακριτικὰ σημεῖα στὰ σωστικὰ μέσα σχετικὰ μὲ τὸν ἀριθμὸ τῶν προσώπων ποὺ ἐπιτρέπεται νὰ μεταφέρουν,

(iv) δίνει τὰ ὀρθὰ παραγγέλματα ποὺ ἀπαιτοῦνται για τὴν καθαίρεση καὶ ἐπιβίβαση στὰ σωστικὰ μέσα, τὴν ἀπομάκρυνση ἀπὸ τὸ πλοῖο, τοὺς χειρισμοὺς καὶ τὴ ἀποβίβαση ἀπὸ τὰ σωστικὰ μέσα,

(v) προετοιμάζει καὶ καθελκύει τὰ σωστικὰ μέσα στὸ νερὸ μὲ ἀσφάλεια καὶ τὰ ἀπομακρύνει γρήγορα ἀπὸ τὴ πλευρὰ τοῦ πλοίου,

(vi) περιθάλπει τραυματίες κατὰ καὶ μετὰ τὴν ἐγκατάληψη,

(vii) κωπηλατεῖ καὶ νὰ πηδαλιουχεῖ, νὰ ἑτοιμάζει ἱστὸ καὶ ἱστία, νὰ ἱστιοπλοεῖ καὶ νὰ κυβερνᾶ λέμβο μὲ τὶς ἐνδείξεις τῆς πυξίδας,

(viii) χρησιμοποιεῖ ἐξαρτισμὸ σημάτων, περιλαμβανομένων καὶ τῶν πυροτεχνικῶν,

(ix) χρησιμοποιεῖ φορητὴ συσκευὴ ραδιοεπικοινωνίας γιὰ σωστικὰ μέσα.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ VI/1

Ἐλάχιστες γνώσεις ἀπαιτούμενες γιὰ τὴν ἔκδοση πιστοποιητικοῦ ἱκανότητας στὴ χρήση σωστικῶν μέσων.

1. Περιπτωσεις ἔκτακτης ἀνάγκης ποὺ ἐνδέχεται νὰ παρουσιασθοῦν, ὅπως συγκρούσεις, πυρκαϊά, βύθιση.

2. Ἀρχὲς τῆς ἐπιβίωσης περιλαμβανόμενων τῶν:

(α) σημασίας τῆς ἐκπαίδευσης καὶ τῶν γυμνασίων

(β) ἀνάγκης ἑτοιμότητας πρὸς ἀντιμετώπιση κάθε εκτακτης ἀνάγκης,

(γ) ἐνεργειῶν ποὺ πρέπει να γίνουν κατὰ τὴν κλήση στὶς θέσεις εγκατάλειψης πλοίου.

(δ) ἐνεργειῶν ποὺ πρέπει νὰ γίνουν ὅταν ἀπαιτηθεῖ ἐγκατάλειψη τοῦ πλοίου,

(ε) ἐνεργειῶν ποὺ πρέπει νὰ γίνουν ὅταν ἄνθρωποι βρίσκονται στὸ νερὸ,

(στ) ἐνεργειῶν ποὺ πρέπει νὰ γίνουν ὅταν ἔχει γίνει ἐπιβίβαση στὰ σωστικὰ μέσα,

(ζ) κύριων κινδύνων για τοὺς ἐπιζῶντες.

3. Ειδικὰ καθήκοντα ἀνατιθέμενα σὲ κάθε μέλος πληρώματος ὅπως φαίνεται στον πίνακα διαίρεσης περιλαμβανόμενων τῶν διαφόρων στὰ σήματα κλήσης τοῦ πληρώματος στὶς θέσεις ἐγκατάλειψης πλοίου καὶ τοὺς σταθμοὺς ἀντιμετώπισης πυρκαϊᾶς.

4. Τύποι σωστικῶν συσκευῶν συνήθως φερόμενων στὰ πλοῖα.

5. Κατασκευὴ καὶ ἐξοπλισμὸς σωστικῶν μέσων καὶ ἐπὶ μέρους

αντικείμενα τοῦ ἐξαρτισμοῦ τούτων.

6. Ἰδιαίτερα χαρακτηριστικὰ καὶ εὐχολίες τῶν σωστικῶν μέσων.

7. Διάφοροι τύποι συσκευῶν χρησιμοποιούμενοι γιὰ τὴν καθαίρεση σωστικῶν μέσων.

8. Μέθοδοι καθαίρεσης σωστικῶν μέσων μὲ συνθῆκες θαλασσοταραχῆς.

9. Ἐνέργειες μετὰ τὴν ἐγκατάλειψη.

10. Χειρισμὸς σωσίβιων μέσων σὲ κακοκαιρία.

11. Χρήση σκοινιῶν, πλωτῆς ἄγκυρας καὶ ὑπόλοιπου ἐξαρτισμοῦ.

12. Διανομὴ κατὰ μερίδες τροφῆς καὶ νεροῦ σὲ σωστικὰ μέσα.

13. Μέθοδοι διάσωσης μὲ ἑλικόπτερο.

14. Χρήση τῶν μέσων παροχῆς πρώτων βοηθειῶν καὶ τῆς τεχνικῆς τῆς ἀναζωογόνησης.

15. Συσκευὲς ραδιοεπικοινωνίας φερόμενες σὲ σωστικὰ μέσα, περιλαμβανόμενων τῶν ραδιοσημαντήρων ἔνδειξης τῆς θέσης κινδύνου.

16. Συνέπειες τῆς ὑποθερμίας καὶ πρόληψη αὐτῆς, χρήση προστατευτικῶν καλυμάτων καὶ προστατευτικοῦ ἱματισμοῦ.

17. Μέθοδοι ἐκκίνησης καὶ λειτουργίας τῶν μηχανῶν τῶν σωστικῶν μέσων καὶ τῶν ἐξαρτημάτων αὐτῶν καθὼς καὶ τῆς χρήσης τῶν προβλεπόμενων πυροσβεστήρων.

18. Χρήση λέμβων ἔκτακτης ἀνάγκης καὶ μηχανοκίνητων σωσίβιων λέμβων πρὸς περισυλλογὴ σωσίβιων σχεδιῶν καὶ διάσωση ἐπιζώντων καὶ προσώπων βρισκόμενων στὴ θάλασσα.

19. Προσγιάλωση σωστικοῦ μέσου.

Ἄρθρο 2.

Ὁρισμός.

Ὁ ὅρος, ποὺ ἀναφέρεται στὰ ἑπόμενα ἄρθρα τοῦ νόμου «σύμβαση» περιλαμβάνει τὴ σύμβαση, ποὺ κυρώνεται κατὰ τὸ ἄρθρο 1 αὐτοῦ, καὶ τὸ παράρτημα κανονισμῶν τὸ ὁποῖο ἐπισυνάπτεται σ' αὐτή.

Ἄρθρο 3.

Κείμενα.

Σὲ περίπτωση σύγκουσης μεταξὺ τοῦ ἀγγλικοῦ καὶ ἑλληνικοῦ κειμένου τῆς σύμβασης, κατισχύει τὸ ἀγγλικό.

Ἄρθρο 4.

Ἁρμοδιότητα ἔκδοσης ἐκτελεστικῶν διαταγμάτων καὶ ἀποφάσεων.

Ἁρμόδιος γιὰ τὴν πρόταση ἢ ἔκδοση τῶν προεδρικῶν διαταγμάτων καὶ ὑπουργικῶν ἀποφάσεων, ποὺ προβλέπονται ἀπὸ τὸ νόμο αὐτὸν εἶναι ὁ ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐκτὸς ἂν ὁρίζεται διαφορετικά.

Ἄρθρο 5.

Ἁρμόδιες Ἀρχὲς ἐφαρμογῆς.

Ἁρμόδιες Ἀρχὲς γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τοῦ νόμου καὶ τῆς σύμβασης καθὼς καὶ τῶν προεδρικῶν διαταγμάτων ποὺ θὰ ἐκδοθοῦν σὲ ἐκτέλεσή τους, τὴ βεβαίωση τῶν παραβάσεων καὶ τὴν ἐπιβολὴ κυρώσεων εἶναι, στὴν ἡμεδαπὴ οἱ λιμενικὲς Ἀρχὲς καὶ στὴν ἀλλοδαπὴ οἱ Ἀξιωματικοὶ Λ.Σ., ποὺ τοποθετοῦνται στὰ προξενεῖα, ποὺ ἀσκοῦν διοικητικὰ καθήκοντα ναυτιλίας καὶ σὲ ἔλλειψη αὐτῶν οἱ Ἑλληνικὲς προξενικὲς Ἀρχές.

Ἄρθρο 6.

Τροποποιήσεις καὶ συμπληρώσεις τῆς σύμβασης.

Τροποποιήσεις καὶ συμπληρώσεις, ποὺ ἀφοροῦν τεχνικὰ ἢ λεπτομερειακὰ θέματα τῶν κανονισμῶν τοῦ παραρτήματος τῆς σύμβασης μποροῦν νὰ γίνονται ἀποδεκτὲς μὲ προεδρικὰ διατάγματα, ποὺ θὰ ἐκδίδονται μὲ πρόταση τῶν ὑπουργῶν Ἐξωτερικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἄρθρο 7.

Ἐπιμόρφωση στελεχῶν ΕΝ.

1. Ἐπιτρέπεται νὰ συνιστῶνται μὲ προεδρικὰ διατάγματα στὸ Κέντρο Ἐπιμορφώσεως Στελεχῶν καὶ τὶς δημόσιες σχολὲς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (ΚΕΣΕΝ, ΑΔΣΕΝ, ΣΠΜ) τμήματα ἐπιμόρφωσης προσωπικοῦ ναυτικῆς ἐκπαίδευσης καθὼς καὶ ταχύρρυθμης ἐκπαίδευσης στελεχῶν καὶ κατώτερου προσωπικοῦ ΕΝ:

α) πρὸς παροχὴ τῆς εἰδικῆς ἐκπαίδευσης, ἡ ὁποία ἐπιβάλλεται ἀπὸ τὶς διατάξεις τῆς σύμβασης αὐτῆς, γιὰ τὸ προσωπικὸ τῶν πλοίων εἰδικοῦ προορισμοῦ, καὶ

β) πρὸς παροχὴ γνώσεων, ἀνάλογων μὲ τὶς σημειούμενες μεταβολὲς καὶ τεχνολογικὲς ἐξελίξεις τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

2. Μὲ Κανονισμοὺς ποὺ θὰ κυρώνονται μὲ ὑπουργικὲς ἀποφάσεις ρυθμίζονται θέματα, τὰ ὁποῖα ἀνάγονται στὴ διάρκεια φοίτησης, τὴ διδακτέα ὕλη, τὰ προσόντα τῶν ὑποψηφίων καὶ κάθε ἄλλη λεπτομέρεια, ποὺ ἀφορᾶ στὴν ὀργάνωση καὶ λειτουργία τῶν τμημάτων, ποὺ συνιστῶνται μὲ τὴν παράγρ. 1 τοῦ ἄρθρου αὐτοῦ.

Ἄρθρο 8.

Ἔκδοση διαταγμάτων

1. Μὲ προεδρικὰ διατάγματα μποροῦν νὰ καθορίζονται θέματα τὰ ὁποῖα ἀνάγονται:

α) στὶς προϋποθέσεις καὶ τὴ διαδικασία χορήγησης πιστοποιητικῶν ὑπηρεσίας καὶ ἀδειῶν ναυτολόγησης κατ' ἐξαίρεση, ὅπως προβλέπεται ἀπὸ τὰ ἄρθρα VII παρ. 3 καὶ VIII τῆς σύμβασης,

β) στὸν προσδιορισμὸ τῆς ἔκτασης τῶν παράκτιων πλόων βάσει τῶν ἀρχῶν, ποὺ καθορίζονται στὸν κανονισμὸ 1/3 τοῦ παραρτήματος τῆς σύμβασης,

γ) στὶς προϋποθέσεις, μὲ τὶς ὁποῖες κατὰ τακτὰ χρονικὰ διαστήματα οἱ κάτοχοι διπλωμάτων καταστρώματος, μηχανῆς καὶ ἀσυρμάτου κρίνονται κατάλληλοι γιὰ τὴν περαιτέρω ἄσκηση τῆς ὑπηρεσίας τους, βάσει τοῦ κατεχόμενου διπλώματος, σύμφωνα μὲ τὶς ἀπαιτήσεις τῶν κανονισμῶν ἀριθ. II/5, III/5 καὶ IV/2, ποὺ εἶναι προσαρτημένα στὴ σύμβαση,

δ) στὶς προϋποθέσεις καὶ τὴ διαδικασία χορήγησης πιστοποιητικῶν ἱκανότητας σὲ κατώτερα πληρώματα σύμφωνα μὲ τὶς ἀπαιτήσεις τοῦ κανονισμοῦ ἀριθ. II/6 ποὺ εἶναι προσαρτημένος στὴ σύμβαση.

2. Μὲ ὅμοια π. διατάγματα σύμφωνα μὲ τὴν παρ. 1 μπορεῖ νὰ ρυθμίζεται κάθε ἀναγκαία λεπτομέρεια γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τοῦ νόμου καὶ τῆς σύμβασης, ποὺ κυρώνεται καὶ νὰ ἀναστέλλεται συνολικὰ ἢ περιορισμένα ἡ ἐφαρμογὴ τῆς σύμβασης σὲ περίπτωση πολέμου

Ἄρθρο 9.

Παραβάσεις.

1. Οἱ παραβάτες τῶν διατάξεων τοῦ νόμου αὐτοῦ καὶ τῶν προεδρικῶν διαταγμάτων ποὺ ἐκδίδονται σὲ ἐκτέλεσή του τιμωροῦνται, ἀνεξάρτητα ἀπὸ κάθε ἄλλη ποινὴ ποὺ ἀπορρέει ἀπὸ ἄλλη διάταξη ποινικῆς ἢ πειθαρχικῆς εὐθύνης, κατὰ τὶς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 45 τοῦ ν.δ. 187/1973 τοῦ Κώδικα Δημόσιου Ναυτικοῦ Δικαίου, σὲ συνδυασμὸ μὲ τὶς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ νόμου αὐτοῦ.

2. Ἡ διαδικασία ἄσκησης καὶ ἐκδίκασης προσφυγῶν σύμφωνα μὲ τὶς ἀνωτέρω διατάξεις ἐφαρμόζεται ἀνάλογα.

Άρθρο 10.

Καταργούμενες διατάξεις.

Με την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού καταργείται κάθε άλλη διάταξη, που ανάγεται σε θέματα, τα οποία ρυθμίζονται από αυτόν ή είναι αντίθετη προς αυτόν.

Άρθρο 11.

Θέση σε ισχύ.

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Παραγγέλλομε να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως το κείμενο του παρόντος και να εκτελεσθεί ως νόμος του Κράτους.

Αθήνα, 10 Ιανουαρίου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΙΩΑΝ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ	**ΓΕΡΑΣ. ΑΡΣΕΝΗΣ**
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΗΜ. ΚΟΥΛΟΥΡΙΑΝΟΣ	**ΓΕΩΡΓ. ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ**

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 11 Ιανουαρίου 1983

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΑΓΚΑΚΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ